Deutsche Antarktische Expedition

Published 22. Juli 2015 by Kunstdirektor

Deutsche Forscher im Südpolarmeer

BERICHT

von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-1939

Einführung

Das vorliegende volkstümliche Werk über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 aus der Feder von Dr. Ernst Herrmann gibt ein anschauliches Bild sowohl über den Verlauf der 117 tägigen Seereise, die das Expeditionsschiff in sein Arbeitsgebiet am Ende der Welt vor der eisgepanzerten Küste des antarktischen Kontinents und wieder zurück in die Heimat führte, wie auch über die vielseitige Tätigkeit, die in der Zeit das Leben der 82 Expeditionsteilnehmer ausfüllte.

Der Unternehmung lag ein Auftrag des Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches Hermann Göring als Beauftragten für den Vierjahresplan zugrunde, frühere deutsche Forscherarbeiten (E.v. Drygalski, Willi Filchner) in jener fernen Welt fortzuführen und gleichzeitig ein Faustpfand zu schaffen, das Deutschland eine durch Ansprüche anderer Großmächte ungestörte Beteiligung am Walfang für die Zukunft sichern sollte.
Ein Stab von bewährten jungen Wissenschaftlern und zwei im Transozeanluftverkehr sehr erfahrene Flugzeugbesatzungen der Deutschen Lufthansa A.G. mit dem nötigen technischen Personal sowie eine ausgesuchte Schiffsbesatzung begleitete die Expedition.
Dem Kapitän Alfred Kottas des Expeditionsschiffes '*Schwabenland*', eines Flugstützpunktes der D.L.H. für ihren Transozeanluftverkehr, stand der bekannte Walfangleiter Kapitän Otto Kraul als Eislotse beratend zur Seite.

Dem glücklichen Umstande, daß Reichsmarschall Hermann Göring die grundlegende Organisation der Unternehmung in die Hände seines weitblickenden und mit weitreichenden Befugnissen ausgestatteten Mitarbeiters, des Ministerialdirektors z.b.V. Staatsrat H. Wohlthat, gelegt hatte, war ihr Zustandekommen zu danken.
Staatsrat Wohlthat war ja auch der geistige Vater der Expedition und bis zu ihrem Ende ihr Betreuer.
Für die terminmäßige Bereitstellung des umgebauten Schiffes, für seine Ausstattung mit nautischen Geräten, für die wissenschaftliche und fliegerische Ausrüstung der Wissenschaftler und Flieger und für die sorgfältige Zusammenstellung der seemännischen Schiffsbesatzung leisteten das Oberkommando der Kriegsmarine, das Oberkommando der Luftwaffe, das Reichsfinanzministerium, das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft, die Deutsche Lufthansa A.G. Berlin, die Deutsche Werft Hamburg und der Norddeutsche Lloyd jeder in seinem Befehlsbereich alle erdenkliche Hilfe.
Dieser Gemeinschaftsarbeit und der glücklichen Auswahl der Fahrtteilnehmer entsprach dann auch das Ergebnis der Expedition.
Die ihr gestellten Aufgaben konnten in vollem Umfange gelöst werden.

Die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Ausbeute soll dem wissenschaftlichen Expeditionswerk Vorbehalten bleiben, dessen 1. Band in Kürze und dessen 2. Band nach Kriegsende erscheinen wird.
Der fliegerische und luftbildnerische Erfolg hat seinen Niederschlag schon in der hier beigefügten vorläufigen Übersichtskarte des erkundeten Gebiets zwischen 11° W und 20° O und nach Süden hin bis der Antarktis gefunden.
Es hat den Namen '*Neu-Schwabenland*' erhalten und umfaßt eine Fläche von mehr als 600 000 qkm vorher noch nie von Menschenaugen geschauten Geländes mit Gebirgsformen, deren höchste Gipfel bis in 4000 m Höhe hinaufragen.

Zwar ist das organische Leben in der Antarktis an die niedrigen Stellen der Schelfeisküste und das Treib- und Packeis davor gebunden, wo man Seevögel, Pinguine und Robben, auch Wale einzeln oder in Familien antrifft, während der antarktische Kontinent selbst bar allen Lebens ist und anscheinend nichts Anziehendes oder Verlockendes bietet.
Aber dennoch macht die ganze Gegend auf den Beschauer einen unauslöschlichen Eindruck.
Was auch immer das Auge erblickt, alles hat dort Übermaße, die unendliche Weite der Landschaft, die man in der unvorstellbaren klaren Luft über ihr aus Flughöhe oft weiter als 200 km nach allen Seiten überblickt, die Gebirge 200 bis 400 km landein, die ihre oft nadelspitzen Gipfel bis in 4000 m Höhe in den glasigblauen Frosthimmel hinaufrecken, die weite, durch nichts mehr unterbrochene Flucht des Inlandeises, das als riesenhafte Flachkuppel sich der Polgegend zuwölbt; dies alles ist im Polarwinter durchtost von Stürmen, deren Gewalt nirgends auf der Erde ihresgleichen hat, während es im Polarsommer, besonders zu den Zeiten der Sonnenauf- und -Untergänge, oft in unfaßbare Farbenpracht getaucht ist.

Der Verfasser hat es verstanden, seine eigenen Eindrücke anschaulich wiederzugeben, so wie sie der Kundige und der mit offenen Augen Sehende in sich aufnimmt.
Die Fahrtteilnehmer werden sich beim Lesen dieses Buches ähnlicher Eindrücke erinnern und manche der geschilderten komischen Situationen mögen ihnen wohl jetzt noch ein fröhliches Lachen entlocken; ebenso werden sie auch an so manche Schreckminute zurückdenken, die sie selbst oder der eine oder andere der Kameraden im Laufe der Reise durchlebten.

Viele Zuschriften von Expeditionsteilnehmern beweisen mir zu meiner Freude immer von neuem, ein wie großes Erlebnis die Fahrt für sie bedeutet hat; wohl keiner möchte bei einer etwaigen Wiederholung vergessen werden.

Aber auch der Leser, der nicht mit von der Fahrt sein konnte, wird es durch die anschauliche Art der Schilderung leicht finden, im Geiste die Reise mitzuerleben und so an der Freude teilzuhaben, die uns beseelte und die uns die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 zu einem unserer inhaltsvollsten und schönsten Lebensabschnitte hat werden lassen.

A. Ritscher, Expeditionsleiter

Probefahrt

Kennen Sie den Lärm eines Dampfhammers?
Oder sind Sie schon mal in einer Kesselschmiede gewesen?

So etwa müssen Sie sich meinen ersten Besuch auf unserm neuen Expeditionsschiff vorstellen.
Ein ohrenbetäubender Krach, ein Prasseln, Knattern, Kreischen, Pfeifen – Hoppla!
Der Hut rutscht über die ganze Vorderfront, daß man plötzlich im Dustern steht!
'*Ent-schuld'gen Se man*!' Das hört man wie aus größerer Ferne, und wenn man den Kopf wieder aus dem Hut rausgekriegt hat, ist der Mann mit dem 5 m langen Balken auf der Schulter schon weder achtern.
Schadenfroh sieht man, daß der Mann mit dem Balken auch noch andre Leute anbufft.
Da kriegt man schon wieder einen Klaps von irgendwoher.
'*Männeken, hier müssen Se weggehen, det ist gefährlich, hier liegt 'ne Starkstromleitung*'.
Mit einem Sprung ist man 3 Schritte seitwärts.
Da steht man natürlich schon irgendwem anders im Wege.
Und dann schüttelt man bloß noch den Kopf.
Aus diesem Wust von Eisenplatten, Kabeln, Balken, diesem geradezu unvorstellbaren Tohuwabohu soll in 14 Tagen ein Schiff entstehen.
Vorläufig sieht das Ganze noch wie ein Schuttabladeplatz für alte Schrauben und Müllschippen aus.

Wir sind alle mächtig neugierig, welcher Phönix aus der dreckigen Asche auferstehen wird.
Das heißt, zwei wissen es schon ganz genau!
Der eine ist der Chefingenieur der Werft, und der andere ist der Chefingenieur Uhlig vom Schiff selber.
Die beiden haben die Umbaupläne ausgeheckt.
Die sind ganz ruhig und finden den Müllhaufen völlig normal.
Die beiden wissen also!
Und dann ist noch jemand da, der glaubt zu wissen, das ist der Expeditionsleiter.
Glaubt zu wissen, ist falsch gesagt, er hofft zu wissen, er betet inständig zu allen Göttern von Alteisen und zerschlagenen Nähmaschinen, daß die Pläne, die er genau kennt, die ja erst auf seine Vorschläge hin aufgestellt wurden, erstens wirklich durchführbar sind und zweitens nicht in zwei Jahren, sondern in zwei Wochen erfüllt werden.

Auch er stolpert über alle Kabel, Drähte und alten Schrauben, aber er ist dankbar dafür.
Gott sei Dank! Gott sei Dank!
Je mehr Strippen hier liegen, desto mehr Leute arbeiten und desto schneller ist der Kahn fertig und desto früher können wir abreisen und . . .
Der Expeditionsleiter scheint seinen eigenen nicht unbedeutenden Schutzengel zu besitzen!
Alle Alteisengötter sind offenbar von ihm bestochen und . . . tatsächlich haben sie erreicht, daß der gesamte Altschraubenmüll am vierzehnten Tage darauf restlos verschwunden ist.

Aber soweit sind wir heute noch nicht, wir flüchten vor all dem Schamott in den '*Salon*', in dem erfreulicherweise nicht gerade genietet und geschweißt wird, und beulen die Dellen aus unsere eingeschlagenen Stiefelkappen wieder aus.
Dabei schimpft man ein bißchen, dann steht man auf und stellt sich gegenseitig vor: Kraul, Regula, Amelang, immer mit so 'ner kleinen Verbeugung und Ansatz zu einem leichten freundlichen Lächeln.
Man kennt sich ja nicht, man ist sich so fremd wie in der Untergrundbahn.
Was weiß man schon von den Herren X. oder Y.
Was sagt dem Unerfahrenen der Name '*Kraul*' ?
Erst nach 8 Tagen weiß man, daß es eigentlich '*Seine Walheit*' Kraul der Erste heißen müßte.
Aber davon später.

Zunächst kommt jetzt der Expeditionsleiter, Kapitän Ritscher, heißt uns alle willkommen und entwickelt den Expeditionsplan zum ersten Male an Bord der '*Schwabenland*', dem Schiff, das uns bis an den antarktischen Kontinent bringen soll.

An dieser ersten Besprechung nehmen die 6 Wissenschaftler, die Flugzeugführer und sämtliche Schiffsoffiziere und Ingenieure teil.
Es ist gut, einmal in größerem Kreise den groß angelegten vollständigen Plan dieser mit modernsten Forschungsmitteln ausgerüsteten Expedition zu hören.
Jeder von uns kennt eigentlich nur sein engeres Fachgebiet.

Ich gucke mir die einzelnen Gesichter an, und da ist auf jedem zu spüren, wie ein wenig Stolz und Freude aufsteigt, teilhaben zu dürfen an einem so großen Werk.

Kapitän Ritscher ist zu Ende, und da ist bei ihm selber auch dieser verräterische Glanz in den Augen, die Freude, Leiter einer Unternehmung zu sein, die, wenn nur ein bißchen Glück dabei sein wird, die neidischen Augen der ganzen Welt auf uns lenken muß.
Vielleicht freut er sich auch über die vielen begeisterten Mitarbeiter, die anscheinend ohne weiteres willens sind, ihrem Käpt'n zum Südpol, Nordpol oder noch einem dritten Pol zu folgen.
Und dabei kann diesmal sogar bloß einer angegriffen werden.

Vierzehn Tage später soll die '*Schwabenland*' ihre Probefahrt laufen.
Die Deutsche Werft hat dazu 50 Prominente eingeladen.
Alles Herren vom Ministerialrat aufwärts.
Keine Frauen!
Frauen gehören nicht zur Prominenz.
Auch die Stewards wissen, was sich gehört.

Jeder lumpige Doktor wird heute mindestens zum Professor oder Geheimrat ernannt.
Trägt er eine Seemannsmütze, dann ist er Admiral.

Das Wetter ist nicht schlecht, aber schließlich auch nicht so überwältigend gut, daß es sich lohnen würde, im Liegestuhl auf Deck ein Nachmittagsschläfchen zu halten.
Selbst wenn wir Liegestühle hätten.
Aber vorsichtshalber sind gar keine vorhanden.
Außerdem soll gearbeitet werden.
Mit Dr. Todt, dem Sekretär der Expedition, mache ich einen schüchternen Versuch, die irgendwie auf dem Schiff verstauten hunderterlei Kisten und Kasten zu ordnen.
Aussichtsloses Bemühen.
Man kann den Kisten nicht anriechen, was drin steckt.
Als wir nicht feststellen können, was uns gehört, wollen wir wenigstens das suchen, was uns nicht gehört.
Auch das müssen wir aufgeben, nachdem wir drei Koffer, die unsern hochprominenten Gästen gehören, auf die schwarze Liste gesetzt haben.
Todt ist schadenfroh; er bleibt nämlich in Hamburg.
'*Viel Glück zum Sortieren!*' sagt er.
Dann gehen wir statt zu arbeiten lieber frühstücken, das ist viel bekömmlicher.
Das andre, das wird sich schon von alleine festtreten.

Inzwischen finden alle möglichen Besprechungen statt.
Deswegen sind die Herren aus den Ministerien vor allen Dingen hergekommen.
Sie haben so eine Reihe wichtiger Sonderwünsche, meistens haben sie auch Geld gegeben und möchten nun gern sehen, wie es eigentlich verwandt worden ist.
Und die Leiter der verschiedenen wissenschaftlichen Institute haben ihre Extrasonderwünsche.
Andererseits wird auch kostenloser Nachhilfeunterricht erteilt.
Da steht Dr. Regula, seines Handwerks Meteorologe, und pustet gegen das Schalenkreuz eines Windmessers, um einem Finanzgewaltigen einen 25-m/sec-Sturm vorzumachen.
Und als der Finanzgewaltige auch mal pusten darf, wird er anerkennend belobt: '*Na ja, es geht ja schon ganz schön!*'

Es ist eine Expedition besonderer Art!
Wer es bisher noch nicht gemerkt haben sollte, sieht es an der eingeladenen Prominenz und hört es in den allgemeinen und Sondersitzungen.
Daneben spuken viele Gerüchte herum.
Ein Aushilfssteward fragt mich: '*Na, wollen Sie denn wirklich bis zum Südpol?*'
'*So? Erzählt man sich das?*'
'*Ja, wat die Frau Meiern is aus dem Grünkramladen vom Gänsemarkt, die meinte auch gestern zu mein' Kollegen seiner Frau: Frau Hornpichel, sag ick Ihnen, Ihr Sohn, der auf der 'Schwabenland' is, der kommt bis an'n Südpol. Da will ick 'n Besen fressen! - Na sehn Se? Wie sich det Volk det schonst erzählt?*'

'*-- Und, meine Herren, um zum Schluß zu kommen, ich beglückwünsche Sie dazu, Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 zu sein, die nach 26 Jahren Pause wieder einmal versuchen will, in dem immer noch unbekanntesten Erdteile wertvolle wissenschaftliche Arbeit zu leisten. Ich*

wünsche Ihnen und Ihrem bewährten Expeditionsleiter beste Gesundheit und Arbeitskraft. Kommen Sie gut heim und bringen Sie gute Ergebnisse mit. Heil Hitler!'

So etwa sind die Abschiedsworte von Ministerialdirektor Wohlthat, dem geistigen Vater der Expedition, nachdem er mit jedem einzelnen von uns alle wissenschaftlichen Sonderaufgaben durchgesprochen hat.

Nachher auf der Bahnfahrt von Cuxhaven nach Hamburg gibt er den Wissenschaftlern noch einmal Gelegenheit, sich aus seiner großen Erfahrung und Übersicht wertvolle Ratschläge zu holen.

Rattata, rattata, rattata . . .

Jeder von uns ist glücklich, dieses '*Rattatata*' zu hören.
Wären doch beinahe vorher alle prominenten Gäste mitsamt eines größeren Teils der Besatzung auf höchst unrühmliche Art – ertrunken und erstunken.
Man lache nicht!
Es war wirklich so!
Dran schuld war ein Maschinist, der, ohne zu ahnen, was er anrichtete, plötzlich alle – aber auch alle! – Abwässer der '*Schwabenland*' in dickem Strahl in das Motorboot rauschen ließ, das uns an den Kai bringen sollte.
Die ausgestoßenen Verwünschungen erreichten den Maschinisten erst nach 17 Minuten.
In der 19. Minute wären wir abgesoffen!
Aber es war ein hübscher Zug von dem Mann, daß er einigen Herren Gelegenheit bot, die anwesenden hilfeflehenden Damen auf Händen zu tragen.

Also wieder Rattatata, Rattatata . . .

Hamburg Hauptbahnhof. Alles aussteigen!

......auf frohes Wiedersehen im April und nochmals alle Gute!

Ich stehe mutterseelenallein auf der Straße, den Kopf noch angefüllt vom Krach der Schiffsschraube, geographischen Problemen, Jägerlatein über Pinguine und Raubwale, guten Vorsätzen, tausenderlei Sachen, die ich nicht vergessen sollte, Grüße von Paulsen an Dr. Lehmann und von Kapitän Kraul an Tante Minchen, und ... da stürze ich rasch zum nächsten Laternenpfahl und notiere kurz, was ich mir morgen noch alles besorgen muß: Streichhölzer, Bleistift, ein paar Kleiderbügel. . .

Ausreise

Die 'Schwabenland' ist längst abfahrtbereit, der 1. Ingenieur, kurz Chief genannt, sehnt sich geradezu danach, *den* Schalter für die Diesel umzulegen.
Aber haben Sie schon einmal einen Seemann gesehen, der Freitags eine Ausreise vornimmt?
Na also!
So haben wir demnach noch einen runden Tag Landurlaub, besorgen uns noch die letzten Kleinigkeiten.

Inzwischen werden alle Bahnhöfe, alle Speicher, alle Zollstellen, alle Paketpostämter und nach einem häßlichen Gerücht auch alle Fundbüros angerufen, um zu fragen, ob da irgendwo noch eine Kiste für uns

steht, wenn ja, warum, wenn nein, warum, nicht.
Eine dicke Kiste aus Friedrichshafen fehlt uns nämlich immer noch.
Wir haben sie auch nie gesehen.
Hoffentlich haben die Packer, die darin sorgsam die dicken Mäntel verstauten, auch gleich Mottenpulver dazu gelegt.

Am Tage drauf, Sonnabend, den 17. Dezember, erfogt nun tatsächlich die Abfahrt.
Die letzten Ansichtskarten, Briefe, Abschiedsküsse werden fortgegeben.. . Apropos Abschiedsküsse!
Rechnen wir auf jeden der 82 Mann Besatzung nur etwa 100, so macht das Summa summarum rund 160000.
Wer nachrechnet, rechnet falsch, er muß daran denken, daß dazu immer zwei gehören.

Die letzten Gäste, die das Schiff verlassen, sind die Feuerwehrmänner.
Bis zu diesem Augenblick haben sie unsere nicht unerheblichen Vorräte an Benzin und Munition bewacht.
Nachts wohnten sie im 'Hospital', dicht am Fallreep.
Zur Stärkung haben sie dem Arzt sämtliche Mentholbonbons aus der Apotheke weggegessen.
Ein Trost ist nur, daß sie bei diesen Mengen mindestens drei Tage Bauchschmerzen gekriegt haben müssen.
Aber der Arzt weint, weil sie weg sind, beide, die Bonbons und die Männer.
Anscheinend will er sie noch nachbehandeln.

Na, dann also los!
Der Schlepper macht tttttt, und langsam bewegt sich unser 8000-Tonnen-Schiff die Elbe abwärts.
Und als wir um die Ecke hei Cuxhaven kommen, wird der Kurs direkt zum Südpol genommen und bis fast 70 Grad südlicher Breite auch durchgehalten.

Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 ist auf dem Wege in ihr Arbeitsgebiet.

Und sie nimmt gleich einen antarktischen Vorgeschmack mit auf die Reise.
Es ist nämlich bitterkalt.
Es ist saukalt noch in Hamburg.
Man läuft in dicken Wintersachen herum.
Dabei ist es zunächst noch nicht so schrecklich gemütlich an Bord.
Auch die Gemütlichkeit muß sich erst warmlaufen.
Wir versuchen mit einigen Grogs nachzuhelfen.
Das gelingt ganz gut.
Dabei werden vorsichtig Erkundigungen eingezogen.
Wie sieht's denn eigentlich in der Antarktis aus?
Am meisten wird Käpt'n Kraul befragt, unser Eislotse, er hat die meiste Zeit seines Lebens im südlichen Eismeer zugebracht, er weiß genügend Bescheid und tischt uns die entzückendsten Geschichten über Pinguine, See-Elefanten und Eisberge auf.

Käpt'n Kraul!

Ja, ich müßte ja eigentlich überhaupt einmal anfangen, dem verehrten Leser unsere ganze 82 Mann starke Besatzung vorzustellen.

Aber man denke: 82 Mann!
Und von den Namen allein hätte ja schließlich der Leser auch noch nichts, jedem einzelnen müßte ja doch noch so ein bißchen Drum und Dran erzählt werden.
Das soll übrigens auch noch passieren, aber bei späterer Gelegenheit.
Und dann auch nicht alle auf einen Haufen.

Zunächst herrscht nach dem Hochbetrieb der letzten Tage und Wochen bei allen ein ausgesprochenes Ruhebedürfnis.
Man pusselt so ein bißchen in seinen Sachen herum, räumt die Kabine ein, auf und um und steht sich selber dauernd im Wege.
Fast entschuldigt man sich, wenn man sich einen Koffer auf die Füße stellt.
So eng ist es nämlich. An Platz.
Das liegt aber nicht an der Kabine, sondern an den Kisten, Kasten, Koffern, drum herum oder dazwischen Hemden, Strümpfe, Eispickel, Barometer, Stühle, der Schlips, Contax, Bücher, Ventilator.

Ventilator? Muß doch mal sehen, ob er sich dreht! S . . sss . . s . . ss!
Tadellos!
Ach Gott, ich wollte ja packen! Schlips dahin! Nautisches Jahrbuch hier hin . . .
Übrigens wird das Nautische Jahrbuch viel sorgsamer behandelt als der Schlips, obgleich er doch – wenigstens bei mir – nur der Einzige seiner Gattung ist.
Aber wie sagt Byrd ?
Wir gehen in ein Land, wo die Männer sich nicht aufzublasen brauchen wie die Hähne, weil es dort – keine Hennen gibt.
Aber, um es gleich vorweg zu nehmen, als nach 117 Wochen die ersten '*Hennen*' wirklich auftauchten, da hätten Sie vielleicht etwas erleben können . . . Doch davon später!

Übrigens Byrd?
Richtig, ich wollte doch noch immer etwas nachlesen . . . und als nach 2 Stunden Barkley den Kopf zum Bulley hereinsteckt, fängt er an zu lachen: '*Na, nennen Sie das einräumen?*'

Aber mit Hilfe des nächsten Vormittags bin ich dann doch fertig geworden.
Und nun bin ich geradezu erstaunt, wie groß die Kabine ist.
Fürstlich!
Die anderen Kabinen sind auch fürstlich.
Mit jedem Kabinenbesitzer führt Kapitän Kottas, kurz '*Der Alte*' oder '*Vater*' genannt, folgendes Gespräch:
'*Na, sind Sie mit Ihrer Kammer zufrieden?*'
'*Jawohl! Sehr sogar. Sie ist ja prächtig!*'
'*So, das freut mich! Sie ist übrigens* – (und dabei spricht er etwas leiser, als ob ein andrer es nicht hören soll) – *meine allerbeste Kabine an Bord!*'

Selbst Lange hat es geglaubt, obgleich er doch hätte sofort übersehen müssen, daß er, wenn er, sofern er das Bulley auf hat, wieder zu haben will, kein Schlauchboot zur Hand hat, was er später dann doch anfordert . . . genau so erzählte Lange seinen ersten Kampf mit einem verquollenen Bulley bei Windstärke 7 querab von Backbord.

Wir haben ihn sehr bemitleidet.
Doch auch davon an anderer Stelle!

Wir sind aber kein Luxusdampfer mit Schwimmbad und Golfplatz, wir sind ein Expeditionsschiff.
Unsere Kabinen sind zunächst mal Arbeitsplätze.
Auch dem Schmuckbedürfnis darf erst in zweiter oder dritter Linie gefrönt werden.
An die Wände werden Land- und Seekarten gepiekt und keine Gemälde.
Die Schreibtischschubladen sind keine Gefühlsremisen, sondern haben praktische Dinge zu enthalten: Bleistifte, Briefpapier, Tabak und Streichhölzer.

Es ist kalt. Draußen und drinnen.
Die Heizung funktioniert noch nicht sehr tadellos.
Auch die Wasserleitung geht nicht. Eingefroren!
Entzückende Aussichten für die Antarktis!
Der '*Chief*', verantwortlich für alles, was an Bord '*Maschine*' heißt, läßt sich bei keinem Essen sehen, er traut sich noch nicht.
Da ist vor 2 Stunden auch noch einer der beiden Kochherde ausgefallen.
Armer '*Chief*'!
Wenn's an den Magen geht, werden nicht nur Weiber zu Hyänen!
Ich persönlich werde mich übrigens nicht an der Hinrichtung beteiligen.
Ich habe vorgesorgt und lege meinen Petroleumprimus bereit.
Auch ein paar Kerzen zur Beleuchtung.
Wieweit ich mich im Ernstfälle aus Sympathie den 80 Lynchern anschließen werde, kann ich heute noch nicht übersehen.

Aber der '*Chief*' lebt noch heute nach 11 Wochen, ist quietschvergnügt und munter, ein Zeichen, daß die Störung am Kochherd sehr bald wieder beseitigt wurde.

Gegen die Kälte von innen hilft vorläufig nur Kognak, gegen die von außen warme Wollsachen und Pelzmützen.
Also benutzen wir gleich den ersten Nachmittag und teilen warme Sachen, Wollhemden, Unterzeug, Sweater, Wollhandschuhe, Lederfäustlinge, Hosen, Schuhe, Gummistiefel, Lederjacke und Pelzmütze an die Schiffsbesatzung aus.
Die übrigen Mitglieder der Expedition bekamen ein Anschaffungsgeld und haben sich ihr Hab und Gut selbst besorgt.

Ehrlich gesagt, ich bin ein bißchen ängstlich.
Gott! 82 Leutchen mit den Vorzügen und Schwächen von eben 82 Menschen.
Ob nicht so eine Pelzmütze plötzlich Beine kriegen kann?
Es ist - zu unserer Schande sei es gesagt - im Augenblick einfach nicht möglich, so genau vorzugehen und jedes Stück abzustreichen, wie etwa beim Kommiß, oder es würde 2 Tage dauern, aber, da es kalt ist, braucht jeder die Sachen .. . also, wir geben allen Kram aus, und es ist kein Stück verlorengegangen.
Käpt'n Kottas behält recht; auf See wird nicht gestohlen.
Wenn es doch jemand mal versuchen sollte, wird er totgeschlagen.

Am andern Morgen werde ich um 4 Uhr geweckt.
Dover in Sicht!
Es ist stockdunkel, aber die Lichter scheinen herüber.
Auch unser Schiff wird sicher von drüben aus gesehen.
Drei Lichter, eines am Mast, ein grünes rechts, ein rotes links.
Wofür man uns wohl halten mag?
Uns soll's gleich sein, mit 11 Seemeilen je Stunde gleiten wir aus den Ferngläsern der Hafenwache.

Der nächste Tag bringt das erste wirkliche Ereignis: die Radiosonde!
Was ist eine Sonde?
Ein Instrument, mit dem irgendwo hineingepiekt wird.
Wenn sie der Arzt gebraucht, dann kommt Wasser oder Eiter aus einem Geschwür, beim Beamten der städtischen Gaswerke Leuchtgas aus einer kaputten Leitung unter dem Bürgersteig, und beim Meteorologen Zahlen und Kurven aus den höchsten Luftschichten.

Und weil Radio-Sonde, dann Radiotanzmusik aus Paris, denken Sie?
Weit gefehlt! Aber der winzig kleine Apparat ist trotzdem ein reines Wunder.
Doch ich will erzählen, wie es der Zuschauer nach und nach zu sehen bekommt.

Nähert er sich dem Achterdeck, dann fällt ihm eine aus 15 Köpfen bestehende Menschenansammlung auf, die um ein rundes Loch auf Deck von etwa 2 m Durchmesser herumstehen und die Arme wie abwehrend von sich weg halten. Alle fünfzehn.
Bei der zweiten Sonde waren es nur noch zehn, bei der dritten drei, von der vierten an kam überhaupt keiner mehr.
Nicht, daß sie etwa nicht mehr gebraucht wurden, aber sie hatten den Spaß dran verloren.
Die tägliche Radiosonde gehörte zum Frühstück, wie das Zähneputzen vorher.
Kein Mensch ging mehr hin.
Aber heute sind sie noch sensationslustig.
Es wird laut gerufen. Der Mann, dem zugerufen wird - von allen 15 gleichzeitig -, ist unsichtbar.
Es ist der Radiosonderling Lange, er ist total von einem fast 2 m dicken Ballon verdeckt.
Die Rufe steigern sich. Dadurch hebt sich der leicht hin und her wackelnde Ballon, erklimmt mit seinem Riesenbuckel den Rand des Schachtes, und nun legen sich 30 Hände liebevoll auf den gelben allerbesten Para-Gummi.
Innen drin ist Wasserstoff, also Zigaretten weg!
Die etwaige explodierende Knallgasmenge würde ausreichen, um die doppelte Anzahl Neugieriger in die Luft zu sprengen.

Jetzt wieder Zurufe!
Und wieder hebt sich der Ballon ein Stückchen höher, dann ein ganz lauter Zuruf von Lange aus dem Keller, alle Hände lassen los, und der Ballon gleitet mit mäßiger Geschwindigkeit aus dem Schacht aufwärts.
Unter dem Ballon ein paar Meter glänzende Antennenlitze, dann ein kleines blitzeblankes Apparätchen, dann wieder Litze.

162 Augen verfolgen ihn, denn die gesamte Besatzung ist irgendwo auf Deck oder Brücke verteilt. Lange unten im Schacht guckt auch nach oben, aber er sieht nur blauen Himmel, den Ballon hat ein NO-Wind längst abgetrieben.
Regula beobachtet seine Himmelsreise mit dem Theodoliten, um Richtung und Geschwindigkeit des '*Weltenbummlers*' und damit des ihn treibenden Windes in größeren Höhen zu messen.

Langes Assistenten Krüger und Gockel haben sich inzwischen Kopfhörer umgeschnallt und verfolgen mit der Stoppuhr die merkwürdigen Zeichen, die das blitzeblanke Apparätchen in den Äther hineinfunkt.
Das ist nämlich ein winzig kleiner Radiosender, stark genug, um noch aus 60 km Entfernung gehört zu werden.
Und durch eine sinnreiche Einrichtung sendet dieses mit Batterie nur etwa 1 kg schwere Instrument laufend Temperatur, Luftdruck und relative Feuchtigkeit.
Mit den Windangaben zusammen ergibt die Summe der meteorologischen Daten alles, was man überhaupt über Wetterverhältnisse befragen kann.
Und das von Meereshöhe an bis über 20000 m hoch, d.h. weit in die Stratosphäre hinein.
Die Temperaturen liegen in dieser Höhe meist bei -50 Grad.

Bei dieser ersten Radiosonde spielte sich ein spaßiges Erlebnis ab.
Natürlich soll das Ereignis im Film festgehalten werden.
Als besagte 15 Mann den Ballon halten, laufe ich rasch weg und hole die Kamera.
Als ich zurückkomme, höre ich, der Ballon sei schon weg.
Das glaube ich natürlich nicht, denke, man will mich foppen.
Schließlich wird eingelenkt.
Ja, ja, es war natürlich nur Scherz. Ich baue mich in entsprechender Entfernung auf.
Wieder die abwehrende Armbewegung von 20 Mann - es sind inzwischen noch ein paar dazugekommen.
Aber der Ballon kommt und kommt nicht. Es ist kalt. Es ist ein Opfer, so lange hier herum zu warten.

'*Warum dauert es eigentlich so lange ?*' frage ich harmlos.

'*Ja, nicht wahr, das ist eine Gemeinheit!*'

Plötzlich, von irgendwoher der entrüstete Zuruf: Der uns so lange hier warten läßt, müßte eigentlich einen Grog bezahlen.
Und lieber Leser! Wer von uns hätte nicht begeistert eingestimmt.
Fast hätte ich gerufen: Zwei müßte er bezahlen!
Jetzt das Kommando: Los!
Und - meine erstarrten Augen sehen nicht den erwarteten großen, gelben, leuchtenden, prall gefüllten Riesenballon, sondern - ein unscheinbares klitzekleines, halb voll gepumptes Kinderballönchen, das nur man gerade über die Planken hüpft und sich fast noch in der Reling verhakt.
Aber - ich muß den Grog bezahlen, denn auf mich haben die schlauen Brüder gewertet!
Die Radiosonde war tatsächlich weg, und als ich es hartnäckig abstritt, hat ein Pfiffikus sofort den kleinsten Pilotballon zum Aufstieg fertig gemacht, mit dem Motto: Dem Manne kann geholfen werden!
Aber zahlen soll er, fürchterlich!

Diese erste Radiosonde steigt übrigens 22000 m hoch, einige spätere kommen bis 28000 m, die wenigsten unter 20000 m.
Das sind außergewöhnlich gute Resultate.
Den Radiosonderling mit Gefolge werden 3 Flaschen Sekt ehrenwörtlich zugesichert, wenn eine Sonde ehrenwörtlich die 30-km-Grenze überschreitet.
Bis jetzt ist dieser Fall aber noch nicht eingetreten.

Ein nachmittäglicher kurzer Schneesturm erinnert an die zukünftigen Freuden der Antarktis.
Die Temperatur ist trotzdem seit Hamburg wesentlich gestiegen, sie liegt um 0 Grad herum.
Selbst die Wasserleitung funktioniert, und der '*Chief*', in der Hoffnung, daß dieses freudige Ereignis auf sein Konto gebucht werde, erscheint erstmalig zum Essen.
Natürlich wird er freudig begrüßt - wir feiern die Feste, wie sie halt fallen -, aber er wird doch schrecklich aufgezogen.
An keiner Seemannstafel gibt es einen '*Chief*', der nicht wegen jeder verrosteten Türangel, wegen jedes kaputten Lichtschalters launig 'zur Rechenschaft' gezogen wird.
Gnade ihm Gott, wenn er auf den Mund gefallen ist!
Der unserige spricht gar nicht so viel, aber er weiß sich herzhaft zu wehren, und lange Erfahrung gab ihm ein unendlich dickes Fell.

Unsere Tafelrunde ist überhaupt reizvoll.
Da wir keinen großen gemeinsamen Speisesaal besitzen, wird in 5 oder 6 verschiedenen Messen aufgetragen.
Das ist zwar nicht schön und zerreißt ein bißchen die Gemeinschaft, läßt sich aber nicht ändern.
So essen vorn in der Back die Matrosen für sich, hinten die Ingenieure und Dieselbetreuer, im 'Salon' einige Schiffsoffiziere, der Expeditionsleiter, der Eislotse und die 6 Wissenschaftler.
Die beiden Flugzeugführer essen in ihrer Kammer und kommen zum Nachtischessen herüber in den Salon.
Dort sitzen sie mit Kapitän Kottas zusammen auf dem kleinen Sofa an der einen Stirnseite der Tafel. Schon vom zweiten Tage an muß dieses Sofa leider ihretwegen '*Lästerbank*' getauft werden.
Leider, leider!
Es herrscht ein ungezwungener Ton, aber manchmal schüttelt sich sogar der Messevorstand mit Grausen.
Seine Hauptaufgabe ist, schlechte Witze zu bestrafen.
Der Sünder wird zu einer Runde Schnaps verurteilt.
Man trinkt gern auf das Wohl eines solchen Sünders und beileibe nicht darauf, daß er sich etwa bessern soll.

Der zahlenmäßig am stärksten vertretene '*Verein*' ist die Lufthansa.
Ihre Messe ist proppenvoll. Die meisten von ihnen kennen sich schon Jahre hindurch.
Das hat sein Gutes, leider auch gelegentlich sein weniger Gutes.
Aber das ist nicht sehr schwerwiegend, sprudelt erst in heißen Gegenden etwas über.
Hauptsache, daß sie in den Stunden, in denen es wirklich auf etwas ankommt, in wirklicher Kameradschaft zusammenstehen. Und wir andern, die wir notgedrungen etwas ferner stehen müssen, erkennen eine solche Verbundenheit auch gern an.
Ein bißchen herrscht bei ihnen die Stimmung von Frontsoldaten, die in der Etappe auf Besuch sind.

Aber an der Front stehen sie unbedingt ihren Mann, und das ist ja wohl das Wesentliche.

Auch manches andere hier an Bord lebt nach dem Motto: Wer angibt, hat mehr vom Leben!
Aber die andern fallen dann sehr bald in launiger Weise über ihn her und verdonnern ihn in schweren Fällen zu umfangreichen Bestellungen an den Steward.

Der '*Chief*' hat zwei böse Nachbarn, ausgesprochene Witzbolde; aber trotzdem er oder seine Schiffsmaschine oft genug Zielscheibe der lästerlichsten Anspielungen ist, muß er mit uns allen Tränen lachen über die Situationskomiken, die beide meisterlich heraufzubeschwören verstehen.

Man sieht also! Langweilig geht es bei uns auf dem Schiff nicht zu!

Außerdem gibt es Schach, Ping pong und Bücher.
Verzeihung! Auch Skat für die Skatbrüder.
Die Schachpuppen sind übrigens stets in Gefahr, durch einen Trumpf am anderen Ende des Tisches um 30 cm hochzuhuppen.
So temperamentvoll wird gespielt. Manchmal gaunern sie auch.
Was dem Temperament natürlich keinen Abbruch tut!
Da hat man doch neulich jemand erwischt, wie er sich stets vor den Wandspiegel setzte und wichtige Karten stets so hielt, daß sein Partner . . . na ja!
Es wurde schwer geahndet.

Für geruhsame Stunden sind Bücher da.
Unsere Expeditionsbibliothek besteht aus 33 Bänden.
Natürlich enthält sie größtenteils Fachliteratur für die einzelnen Wissenschaftszweige.
Einige Behörden und die Deutsche Forschungsgemeinschaft, die überhaupt die Patentante des ganzen Unternehmens ist, haben noch leihweise einige schwer zugängliche Werke zur Verfügung gestellt.
Dazu kommen Privatbücher der Teilnehmer, und sie werden auch lebhaft getauscht.
Mein besonderer Stolz ist ein James Cook in der Originalausgabe von 1787.
Das Buch des Mannes, der als Erster den südlichen Polarkreis am 17. Januar 1773 überschritt unter 38° 14′ Ost und ungefähr auf dem Polarkreis den ganzen Südpolkontinent umsegelte.
Cook sollte unbedingt in die Antarktis mit.
Und diesmal ist er sogar bis fast 70° Süd gekommen, noch dazu auf dem sonst unzugänglichen 0-Meridian.

Unsere braven Mannen brauchen aber nicht bloß Nautische Jahrbücher, Logarithmentabellen und die Geologie des Gaußberges zu lesen, auch für leichte und schwere Unterhaltungsliteratur ist gesorgt. Unsere etwa 150 bändige Schiffsbibliothek hat eine ausgezeichnete Auswahl guter Romane, Wildwestgeschichten, über die man gar nicht die Nase zu rümpfen braucht, und moderne politische Bücher.
Alle drei Arten werden gern gelesen, der 4. Offizier hat jeden Sonntag von 9 bis 10 Uhr Ausgabe, aber der Andrang dauert stets bis gegen 11 Uhr.
Auch unsere eigentliche Expeditionsbibliothek weist 10 Romane auf, die uns der Volksverband der Bücherfreunde in Berlin freundlichst stiftete.
Ihm sei auch an dieser Stelle herzlich dafür gedankt.

Und dafür sei einem Herrn, der Kapitän Ritscher und mir bei einem Besuch in die Hand versprochen hat, uns so viel Schmalfilm zu leihen, daß wir jeden Sonntag Programmwechsel vornehmen könnten, gar nicht gedankt.
Sein Absagebrief gelangte genau einen Tag vor Ausreise der Expedition in unsere Hände, so daß es unmöglich war, andere Filme zu besorgen.
Wenn er sein Versprechen schon nicht einhalten kann, so hätte er ja auch eine Woche früher schreiben können.
Mir steigt immer der Arger hoch, wenn ich an unserm tadellosen modernen Tonschmalfilmapparat vorbeigehe.
Ich darf den Namen dieses Herrn hier leider nicht nennen, aber ich werde ihm ein Exemplar dieses Buches geben und diese Seite rot anstreichen!

Es wird wärmer, es wird von Tag zu Tag wärmer!
Heut am 21. Dezember am Kap Finisterre vorbei.
Also schon Spanien.
Ein paar hundert Kilometer landeinwärts schlagen sich die Menschen kaputt, schütten Flugzeuge Fünfhundert-Kilo-Bomben auf jahrhundertealte Baudenkmale.
Man wird an Fontanes Brücke am Kay erinnert: Tand, Tand ist das Gebilde von Menschenhand!
Aber das Meer, das das verratene Land umspült, weiß nichts von dem Todeskampf dort drinnen.
Es läßt uns ruhig unsere Bahn ziehen.
Auf dem Heck stehen unsere Flugzeuge, ohne Bomben, ohne Maschinengewehre.
Und wir sind dankbar dafür, daß es noch so etwas gibt, daß dieses modernste Kriegsmittel gleichzeitig wichtigstes Mittel moderner wissenschaftlicher Forschung geworden ist.

Die Hinfahrt wird dazu benutzt, Apparate und Instrumente auszuprobieren und noch unentdeckte Kisten auszupacken.
Mit Paulsen, dem Ozeanographen, und Bruns, dem Elektriker und besonderem Betreuer der Echolote, stehe ich am Atlaslot, und wir tasten probeweise den Meeresgrund ab.
Auf der Seekarte vergleichen wir die gemessenen Tiefen.
Es kommt gut hin, das Lot scheint gut in Ordnung zu sein.
Mit der Stoppuhr kontrollieren wir die Umlaufzeiten des Meßzeigers.

1500 m läuft der Schall im Wasser je Sekunde.
Genau so muß der Zeiger laufen.
Kleine Abweichungen werden durch Salzgehalt und Temperatur hervorgebracht, und jede Tiefenzahl muß später erst umgerechnet werden.
Wir werden etwa 6000 Zahlen mit nach Haus bringen! Viel Vergnügen!

Vielleicht ist eine Erklärung des Echolots an dieser Stelle angebracht:
Die Erfindung geht auf den deutschen Ingenieur Alfred Behm in Kiel zurück.
Er kam als erster auf den Gedanken, die schon früher vorhandenen und z.B. im Weltkriege sehr gebrauchten Unterwasserschallempfänger so umzubauen, daß ein Echo vom Meeresboden aufgefangen werden konnte.

Es wird stets Leute geben, die sagen, das sei ja nicht mehr schlimm, wenn doch der Hauptapparat, der Unterwasserschallempfänger, schon vorhanden sei!
Das ist ein Fehlschluß, liebe Leute! Hat einer von euch etwa diesen Gedanken gehabt?
Es kommt eben auf den Kerl an, der aus einem Instrument, das dazu dient, Morsezeichen von Schiff zu Schiff zu geben und zu empfangen, durch einen genialen Einfall den Apparat konstruiert, der plötzlich gestattet, Meerestiefen zu messen.

Im Prinzip ist das Echolot folgendermaßen gebaut:
Auf der einen Seite des Schiffsbodens wird durch den Schlag gegen eine Glocke oder durch Explosion ein Schall erzeugt, der sich im Wasser nach allen Seiten hin fortpflanzt, u.a. auch in Richtung Meeresboden. Hier wird der Schall wie ein normales Echo an einer Bergwand zurückgeworfen und kommt wieder zum Schiff zurück.
Ein Mikrophon fängt das Echo auf und leitet es sofort und direkt in ein Telephon am Ohr des Beobachters. Die abgelaufene Zeit zwischen Knall und Echo ergibt die Meerestiefe.

Ein Beispiel: Zwischen Knall und Echo vergehen 7 Sekunden.
Da sich der Schall im Wasser mit 1500 m in der Sekunde fortpflanzt, außerdem hin und zurück.

Das Wichtigste: Die Messung ist genau und dauert nur 7 Sekunden.
Ein Draht mit Bleigewicht, das in diesem Falle etwa 1 Zentner schwer sein muß, hängt infolge der Strömung im Wasser niemals ganz genau, außerdem dauert die ganze Prozedur mindestens 4 Stunden.
Und neulich erlebten wir, daß sich der Draht bei 4127,63 m verhedderte.
Der Ozeanograph ist fast gelyncht worden.

Weihnachten – Neujahr

Am 22. Dezember passieren wir Kap Rova, die Einfahrt von Lissabon.
Das Wetter ist nach wie vor prächtig.
Mit Freund Gburek, dem Geophysiker, sitze ich auf dem obersten Deck, und wir lassen uns die heiße Sonne auf die nackte Haut scheinen.
Wir kennen uns seit langem, doch spaßigerweise haben wir uns noch nie in Deutschland getroffen, aber mehrfach auf – Spitzbergen.

Tag vor Weihnachten!
Wenn es auf diesem Schiff noch nicht halb so geschäftig zugeht wie auf dem Kurfürstendamm, so lassen doch gewisse Vorbereitungen auf außergewöhnliche Tage schließen.
Da steht der Koch in der Kombüse und schneidet von einem Riesenschinken unendlich viele Scheiben ab. Dazu murmelt er unverständliche Worte in seinen erst nach 6 Wochen einigermaßen anständigen Polarbart.
Zaubersprüche? Heilsame? Vitaminhaltige? Keine Spur!
Zahlen sind es. 239, 240. Bei 246 macht er Schluß.
Selbst ein nur mittelmäßig talentierter Mathematiker kann leicht ausrechnen, daß bei 82 Mann 3 Scheiben auf den Kopf kommen.

Die Küchenjungen schälen Berge von Kartoffeln.

Schon vor Tagen war am Schwarzen Brett ein Anschlag zu lesen, daß alle Musiker – im besonderen die mit der Spezialität: Weihnachtslieder – sich beim 3. Offizier melden möchten.
Der Aufruf scheint mächtigen Anklang gefunden zu haben, denn von überall dudelt es einem ins Ohr: Stille Nacht!
Hat sich was mit der stillen Nacht! Ganz taub wird man davon!
Die Zimmerleute bauen Böcke und Sitzbänke, andere pieken unseren einzigen Wandschmuck an die Wände unseres Gemeinschaftsraums: Fahnen aller Größe; besonders die gelbe Quarantäneflagge macht sich sehr dekorativ.

Der Expeditionsleiter ist unser '*Ältester*'.
Diese Würde hindert ihn aber gar nicht, zu Mittag freudestrahlend zu erklären: '*Man*' – ein bißchen geniert er sich zu sagen '*er*' – gucke schon immer heimlich das große von '*zu Hause*' mit vielen Verboten aufgedrängte Weihnachtspaket an, aber ohne es natürlich aufzumachen, ja auch nur anzufassen-'*man' sei doch eben wie ein Kind!*'

'*Ach, watt!*' sagt Schirmacher, '*wir haben schon alles aufgefressen, mir spekulieren zu Weihnachten uff die andern!*'

Um 5.46 Uhr ist Abendessen, eine Stunde später beginnt die Weihnachtsfeier.
Sie ist würdig und lustig zugleich.

Nach einem Weihnachtslied hält der Expeditionsleiter eine kurze Ansprache, sie bildet nur den Auftakt zur Feier.
Einem weiteren gemeinsamen Lied folgt jetzt die Geschenkverteilung.
Dazu muß ich vorausschicken, daß jeder beim Eintritt in den Gemeinschaftsraum eine Losnummer zog, die gleichzeitig Platznummer und Geschenknummer ist.
Auf jedem Platz stehen mindestens 3 Flaschen Bier und eine Tüte mit Obst und Nüssen.

Die Geschenkverteilung besorgen Barkley und Paulsen.
Sie halten ein Geschenk hoch, rufen die daraufstehende Nummer auf, der Inhaber der Losnummer schreit erfreut '*hier*', und das Geschenk wird ihm ausgehändigt.

Die Geschenke sind das, was man immer guten Bekannten zu Weihnachten schenkt: Messer, Drehbleistifte, Aschbecher, Kämme, Feuerzeuge, Bücher neutralen Inhalts.
Aber selbst wenn man Dinge bekommt, die man überhaupt nicht brauchen kann, freut man sich.
Es ist eben Weihnachten und irgendwer hat liebevoll an einen gedacht.
Inzwischen wird dann und wann zugeprostet, und aufgeknackte Nußschalen häufen sich auf jedem Platz.

Unsere Elektriker haben eine Lautsprecheranlage gelegt, und die Weihnachtsrede von Reichsminister Heß trifft uns auch hier unter den Kanarischen Inseln.
Leider sind so viele atmosphärische Strömungen vorhanden, daß wir die Sendung vorzeitig abbrechen müssen.
Der 2. Offizier, Röbke, bringt als politischer Leiter der '*Schwabenland*' diesen Teil unserer Feier mit einem Sieg Heil auf den Führer und das Reich zum Abschluß.

Jetzt folgt nochmals Kapitän Ritscher mit einer Weihnachtsgeschichte, und zwar mit einer eigenen.
Er hat vor 26 Jahren eine 'Weihnachtsfeier' erlebt oder erleben müssen, die er niemals vergessen wird, und denen, die einmal davon gehört haben, wird es genau so gehen.
Da sie außerdem in Schnee und Eis spielt, schien sie als Einführung in unsere Antarktisfahrt besonders geeignet.

Es war 1912, Kapitän Ritscher hatte die seemännische Leitung des '*Herzog Ernst*', des Schiffes, das die '*Deutsche Arktis-Expedition*' unter Schröder-Stranz an die Nordküste von Spitzbergen brachte.
Eine Reihe unglückseliger Zufälle, Geldschwierigkeiten usw. hatten sehr spätes Aufbrechen der Expedition verursacht.
Der Sommer war zu schnell zu Ende, der Herbst dauert in diesen Breiten nur wenige Tage, der Winter kam überraschend schnell, das Schiff fror ein.
Da ich hier nur die Erzählung von Kapitän Ritscher wiedergeben will, übergehe ich die ganze folgende Zeit mit der Angst um das Schiff, mit der Aufteilung der Expedition in verschiedene Gruppen, mit dem Todesmarsch von Schröder-Stranz und seinen 3 Begleitern im unwirtlichsten Teil von Spitzbergen, im Nord-Ostland.
Eine Gruppe von 3 Mann, zu der auch Kapitän Ritscher gehört, bleibt von September bis Dezember in leerstehenden Fanghütten von Pelztierjägern am Westufer der Wijdebucht.
Die Not ist aufs äußerste gestiegen.
Munition wird knapp.
Und nur gelegentlich kann ein Vogel oder ein Rentier geschossen werden.
Der eine von den dreien, Rüdiger, hat schwere Erfrierungen an den Füßen, ein anderer, Rawe, muß unbedingt bei ihm bleiben, aber der dritte muß jetzt versuchen, Hilfe zu schaffen.
Dieser Dritte ist Ritscher.
Es sind etwa 140 km von der Hütte am Kap Petermann bis zur nächsten Siedlung Longyearbyen.
Er weiß auch nicht, wann er da sein kann, er kann nur laufen, laufen Tag und Nacht.
Er läuft unbeschwert, er hat weder Zelt noch Karte.
Er hat auch weder Kocher noch Kochtopf, er hat noch nicht einmal eine Brotkrume bei sich.
So läuft er, läuft . . . um sein Leben, um das Leben der andern.
Seine Hündin Bella läuft mit ihm.
Sie ist ihm Trost und Kamerad.
Manchmal ist sie einen Tag lang fort, hat irgendwo einen Fuchs gewittert . . . dann kommt sie wieder, sie ist viel zu schwach, irgendein Wild zu fangen.
Dazu sind 30 Grad Kälte, Tag und Nacht, d.h. es ist immer Nacht.
Der Mond steht auch am Tage am Himmel.
An den Sternen sieht Ritscher, wann Mitternacht ist, an den Sternen sieht er, wann Mittag ist.
Der Polarstern ist der ruhende Punkt, um ihn dreht sich alles, der Mond, die Sterne, die ganze Erde, er selbst.
Ihm verdankt Ritscher, daß er nicht im Kreise läuft.
Er läuft und läuft ... 9 Tage und 9 Nächte . . . ohne einen Bissen.
Er darf nicht schlafen, 9 Tage und 9 Nächte.
Immer nur laufen.

Da läuft gar kein Mensch mehr, da läuft eine Maschine, trab, trab, trab.

Und die Hündin Bella läuft mit, trab, trab, trab, trab.
– Er kann nicht mehr laufen, der Körper will den Wahnsinn nicht mehr mitmachen, die Maschine droht zu versagen.
Aber er reißt sie immer wieder hoch, findet hier noch eine Reserve und dort noch eine, er will, will, will – –
Lächerlich, dieser Körper, er muß einfach!
Und er läuft weiter, läuft einfach weiter.
Und die Hündin Bella läuft mit.
Vielleicht will er ausprobieren, wer von beiden es besser kann, die Hündin Bella oder er.
Es fehlt nicht mehr viel zum Wahnsinn, nur noch ein ganz kleines Stück.
Aber keine Angst!
Vorläufig läuft er noch, läuft immer weiter, immer nach Süden, genau nach Süden, genau weg von dem Polarstern da oben ...
Der sitzt im Kalten, mitten über dem Nordpol, aber er läuft nach Süden, in die Wärme . . . wenn er noch ein bißchen weiterläuft, muß er bald in die Tropen kommen.
O, er fängt sogar an, seine Kräfte einzuteilen, er läuft nicht mehr die ganzen 24 Stunden in demselben Tempo, nein, nein.
Er wird sparsam!
Ab und zu läuft er langsamer.
Ja, er geht sogar im Schritt, im ganz einfachen Schritt, setzt ruhig ein Bein vors andere.
Das Herz arbeitet wie toll.

'*Was willst du denn, dummes Herz, du siehst doch, daß ich langsamer gehe, so beruhige dich doch.*'

Und das Herz glaubt es, läßt sich übertölpeln, und er freut sich seiner List, und läuft weiter, und die Hündin Bella läuft mit.

Und dann wird er noch sparsamer!
Er legt Ruhepausen ein, zum richtigen Ausruhen.
Ja, er legt sich sogar auf das Eis.
Es ist wundervoll, einmal liegen und sich ausstrecken zu dürfen.
Aber sofort springt er wieder hoch.
Bloß nicht erfrieren!

Und dann macht er eine Erfindung.
Er legt sich wieder hin, ganz ruhig, und er schläft sogar . . . bitte, bei 30° Kälte . . .
Keine Angst, er bleibt ganz ruhig . . . Das ist ja sein Trick ... er hat den Kopf auf die Hand gelegt, und in der Hand tickt sein Taschenwecker . . . ticke tacke ticke tacke.
Und nach genau 15 Minuten rasselt der Wecker.
Da springt er wieder hoch.
'*Komm, Bella, weiter, weiter!*'
Und dann lacht er, lacht über seine Erfindung.
Patent Ritscher!

Phänomenal!
Mit genauer Gebrauchsanweisung!
Anzuwenden bei Sechstagerennen über Eis bei 30° Kälte!
Großartig!
Und er ist wirklich ausgeruht.
Nach ein paar Stunden die nächste Rast.
Wieder 15 Minuten!
Und wieder fühlt er sich frischer, kann weiterlaufen.
Und die Hündin Bella läuft mit.

Endlich Kap Thordsen!
Der Eisfjord, und drüben auf der andern Seite ist die Siedlung.
Aber der Fjord ist 25 Kilometer breit, und die Strömung hat in der Mitte das Eis aufgerissen.
Er muß warten, bis das Wasser wieder zufriert.
Und heute ist Weihnachtsabend.
Er hat schon lange keinen Hunger mehr.
Aber jetzt sieht er Weihnachtskuchen vor sich, und Kaffee, und Braten, Unmengen von Braten.
Und dann läuft er weiter, immer an der Wasserrinne entlang, will sie umgehen.

Da kommt günstiger Wind . . . Die Rinne friert zu ... er läuft wieder nach Süden.
Das Eis ist noch dünn, er springt von Scholle zu Scholle.
Irgendwann bricht er ein.
Er kann sich herausarbeiten, aber er ist triefend naß.
Und im Augenblick ist alles gefroren, Kleider, Stiefel, Handschuhe.
Und war bis jetzt sein Laufen noch Spaß, jetzt wird es bitterster Ernst.
Jede Sekunde Ruhe kann ihn erfrieren lassen.
Und er läuft in wahnsinniger Angst weiter, läuft, stolpert, schlägt hin, rutscht auf den Knien weiter . . . und erreicht die Siedlung.
Am 27. Dezember.
Und die Hündin Bella ist auch dabei.

Die Erfrierungen sind schwer, es kostet mehrere Zehen- und Fingerglieder, aber schon nach einigen Tagen kann Kapitän Ritscher eine Rettungsexpedition auf den Weg schicken.
Die Hündin Bella geht mit, kommt aber unterwegs um.
Mit Ausnahme der Schröder-Stranz-Gruppe auf Nord-Ostland konnten später alle übrigen Teilnehmer gerettet werden.
Auch das Schiff wurde wieder flott gemacht, und Kapitän Ritscher hatte selber die Freude, es im nächsten Sommer in guter Verfassung nach Hause bringen zu können.

Schröder-Stranz ist bis heute verschollen, im Sommer 1937 und 1938 wurde in der Dovebucht im Nord-Ostland von Spitzbergen ein Zeltlager gefunden.
Für mich persönlich bedeutet es ein merkwürdiges Zusammentreffen, daß ich gerade derjenige sein durfte, der im vergangenen Sommer auf Spitzbergen die Reste dieses Lagers in die Hand bekam und sie nach Deutschland befördern konnte.

Ich habe aus dem Weihnachtsbericht von Kapitän Ritscher einige Szenen etwas eingehender wiedergegeben, denn dieser Bericht sollte im Mittelpunkt unseres Abends stehen.
Es war sicher gut so, daß jeder Teilnehmer unserer Expedition noch einmal feststellen konnte, daß sein Expeditionsleiter wirklich kein Neuling in Eis und Schnee sei, daß er aus dessen eigenem Munde nochmals die Erfahrungen hörte, die dieser in bitterster Weise an sich selbst erproben mußte.

Aber unser Weihnachtsabend soll sich nicht in allzu ernsten Erlebnissen erschöpfen, wir hätten gern noch etwas freudigere Erzählungen gehört.
Und dazu wird Kapitän Kraul gebeten.
Es dürfen keine einfachen Schnurren sein, beileibe nicht, es muß ausgesprochen weihnachtlich sein.
Da Kraul aber von 30 Weihnachten nur 3 im trauten Familienkreise verlebt hat, wird manches dabei sein, was heute für uns paßt.
Er schildert uns eine weihnachtliche Flucht mit Kind und Kegel aus Wladiwostock durch ganz Sibirien über Moskau nach Hamburg, daß uns vor Lachen die Tränen in die Augen kommen.
Und die schöne Geschichte von dem blasierten Norweger mit seiner Shagpfeife, der immer erklärte:
'*Wir in Amerika tun das so und so*' ist später immer wieder mal zitiert worden.

Nun noch ein gemeinsames Weihnachtslied, dann werden die Lichter an dem Tannenbaum gelöscht, und man bleibt noch einige Zeit gemütlich beisammen.
Ab und zu verschwindet einer auf ein Stündchen, dann schleicht er sich in seine Bude und packt die mitgegebenen Weihnachtspakete aus.
Weihnachten ist nun mal das Fest der Kinder!
Der kleinen und der großen!

Las Palmas in Sicht.
Aber wir fahren mit 12 Seemeilen dran vorbei.
Strömung und Wind helfen.

Trotz des Feiertags arbeiten unsere Meteorologen.
Lange läßt sogar zwei Ballons aufsteigen.

Am 2. Feiertag nachmittags kommt die afrikanische Küste in Sicht.

Der helle Strich am Horizont ist der dunkle Erdteil! Wir steuern Kap Blanco an.

Mein Weihnachtspaket enthält ein paar kleine hölzerne Pinguine.
Ich klebe sie mit Pelikanol – warum heißt das Zeug eigentlich nicht Pinguinol? – auf mein Fensterbrett.
Ich kann vorwegnehmen, daß diese '*Pikkelwinchen*' auch lange Zeit in der Antarktis die einzigen Pinguine waren, die wir zu Gesicht bekamen, aber davon später!

Der Mond ist im ersten Viertel, steht nicht aufrecht wie bei uns, sondern liegt auf dem Rücken.
Komische Himmelskunde! Auch Großer Bär und Polarstern sind schon tief am Horizont.

Große Passagierdampfer begegnen uns, von und nach Kapstadt. Tausend Lichter an Bord.

Ich habe mir 'mal auf Sizilien einen riesigen Strohhut gekauft, der einen Schatten von einem Meter Durchmesser gibt. Den setze ich auf, denn der Arzt warnt vor der Tropensonne.

Kap Verde! Also richtiges Afrika und ganz nahe.
Wenn dort Palmen stünden, würden wir die Blätter zählen können.
Aber es scheint eine trostlose Gegend zu sein.

Regula ladet ein zu den '*Wundern der Tropennacht*'.
Wir sitzen vor seiner Meteorologenbude und trinken reinen Gin.
Das Sodawasser dazu ist alle.
Sein Amtsbruder Lange sieht die '*Wunder der Tropennacht*' früher als die andern, er hat von vornherein jegliche Sodaeinmischung abgelehnt.
Aus Herzensgüte, die ihm erst am nächsten Nachmittag im vollen Umfange zum Bewußtsein kommt, spendiert er seinen Weihnachtskuchen.
Es bleiben nur Krümel übrig, die man ihm wieder in den Gin tut, damit sie nicht umkommen.
Dazu läßt Regula sein Grammophon spielen.
Zu den '*Wundern der Tropennacht*' gehören Original-Hawai-Lieder.
Kraul meint, so könnten es die Pinguine auch.
Er muß es wissen, er hat sie jahrelang beobachtet.
Er kann sich fast mit ihnen verständigen.
Da Untätigkeit die gefährlichste und ansteckendste Krankheit ist, werden Vortragsabende eingerichtet, erstens, um wenigstens einen Menschen arbeiten zu lassen, zum andern, um etwas zu lernen, drittens, und das ist doch das Wichtigste, um immer wieder die gemeinsame Idee zu betonen, die uns 82 Expeditionsleute nun einmal zusammengeführt hat.
Es ist keine Kleinigkeit für einen Expeditionsleiter, 82 verschiedene Geister unter einen Hut zu bringen.
Der gemeinsame riesige Zylinderhut ist unsere Aufgabe in der Antarktis.
82 Mann helfen daran, sie zu lösen.
Jeder einzelne muß an der Stelle, die ihm nun einmal zugewiesen ist, sein Bestes tun.
Das Zusammenspiel der 82 ergibt das ganze Werk.
Eigentlich ganz einfach!

Unser Arzt Dr. Bludau hält den ersten Vortrag.
Viele von uns sind zum erstenmal in den Tropen, die meisten werden zum erstenmal in ihrem Leben Eis sehen.
Der Körper muß sich also erheblich umstellen, es sind weder Sonnenstich noch Erfrieren schön.

Auf einen medizinischen Vortrag paßt am besten ein biologischer.
So redet also noch Barkley von seinen kleinen und großen Tierchen.
Die Überschrift könnte lauten: Vom Plankton zum Blauwal! Oder besser umgekehrt, wenn man ans Fressen denkt.
Tatsächlich frißt immer einer den andern. Aber der, der sie alle frißt, das ist der Mensch.
Über den kommt keiner!

Wissen Sie übrigens, wieviel ein ausgewachsener Blauwal wiegt ? Soviel wie 25 Elefanten!

Ja, danke schön!

Der nächste Tag, der Silvester, bringt gleichzeitig die Äquatortaufe für 26 ausgesprochene Landratten. Schon gestern abend waren Triton und ein paar niedere Meergeister unter gleichzeitigem Abschuß einer Leuchtrakete an Bord gekommen, hatten sich dem Kapitän des Schiffes vorgestellt, die Liste der Täuflinge verlangt, dicke Zigarren geraucht und größere Mengen Bier vereinnahmt.
Komisch, ein rauchender Meergreis!
Aber offenbar hat Neptun da unten das Rauchen verboten oder die Streichhölzer sind ihm naß geworden.
Wenigstens scheinen diese Abgesandten aus der Meerestiefe jahrelange Entbehrungen nachholen zu wollen.
Aber es sei ihnen vergönnt!
Und das Bier auch!
Prost Triton!

Zur Äquatortaufe selber erscheint natürlich Neptun mit Frau Thetis, samt Pfarrer, Arzt, Friseur, Astronomen, Historiker, den beiden Negern, Schutzmann und anderen Trabanten und Helfern.

Die Taufe vollzieht sich nach uraltem Seemannsritual und ist wohl im Prinzip immer' dieselbe.
Natürlich schmecken die freundlichst gereichten Kekse nach Terpentin, ist dem kredenzten Glas roter Flüssigkeit neben Himbeersaft bestimmt ein Schuß Petroleum beigemixt, der Arzt taucht sein Hörrohr stets in blaue Ölfarbe, und die Rasierseife ist reines Stauffer-Fett.
Die Neger sind nur deswegen schwarz, damit bei der Balgerei im Wasser der Täufling selber nachher nicht viel anders aussieht, und selbstverständlich wird er kopfüber ins Wasser geworfen und von den Negern vorschriftsmäßig dreimal getauft.

Leute, die sich vorher irgendeines Vergehens schuldig gemacht haben, werden selbstverständlich öfter getauft.

Armer Gockel!
Er ist eine Seele von Mensch.
Die Ruhe selbst.
Aber der Unglückselige ließ sich - vielleicht listigerweise hervorgelockt - vor zwei Tagen zu irgendeiner abfälligen Bemerkung über Wert oder Unwert der heiligen Taufhandlung hinreißen, . . . und er hat schwer büßen müssen.
Zwei Kekse muß er schlucken, zweimal muß er Himbeersaft trinken, sechsmal wird er getauft!

Jetzt auf der Rückreise fragt Gockel den seebefahrenen Lange: '*Sagen Sie mal, findet eigentlich wieder 'ne Taufe statt, wenn wir über'n Äquator kommen?*'

Diese mit recht viel Humor und nettem Spaß durchgeführte Äquatortaufe ist ein hübscher Auftakt für die abendliche Silvesterfeier, die wieder im Gemeinschaftsraum stattfindet.
Unsere Elektriker haben eine imposante Lautsprecheranlage gelegt, einen Senderaum gebaut, und nun kommen Schallplatten und eigene '*Sendungen*' in buntester und lustigster Reihenfolge zu Gehör. Hartmann und Ruhnke sind unerschöpflich.
Ihr Repertoir hätte sicher bis zum nächsten Silvester gereicht.

Eine der Glanznummern Hartmanns ist der Hörbericht über das letzte Autorennen auf der Avus. '*Achtung, Achtung! Wir befinden uns jetzt an der Nordkurve, die ersten Wagen kommen: uiiiih! uiiiih!*'

Der Neujahrstag bringt uns die ersten fliegenden Fische.
Wie Pfeile schießen die heringsgroßen Tierchen über das Wasser.
Neujahrstelegramme laufen ein und werden beantwortet.
Das Geschäft blüht in der Funkbude.

Am 2. Januar erreichen wir Ascension, eine kleine Vulkaninsel mitten im Südatlantik.
Auf der Nordwestecke der Insel eine englische Garnison mit den einzigen menschlichen Bewohnern.
Im übrigen soll es viele Schildkröten hier geben.
Preuschoff hat eine phantastische Harpune zurechtgehämmert und guckt 4 Stunden lang ins blaue Wasser, bis ihm die Augen tränen.
Doch dafür gibt es prachtvolle Vulkankegel, Musterbeispiele wie aus dem Bilderbuch.
Alle schön in Reih und Glied aufgebaut.

Von Ascension an wird ein regelmäßiger Lotdienst eingerichtet mit Protokollen usw.
Paulsen, Gburek, Barkley, Bruns und ich.
Später kommen noch Mayr und Schirmacher dazu.
Jede Lotwache dauert 4 Stunden, und alle halbe Stunde wird auf den Knopf gedrückt. Bei interessanten Stellen öfter.
So tasten wir von Ascension bis zum Eisrand und wieder zurück bis zum Äquator über 12000 Seemeilen Meeresboden ab. Alle 5 Seemeilen eine Lotung.

Das Essen ist so gut an Bord, daß plötzlich das Bedürfnis auftaucht: Wir wollen uns wiegen lassen, damit wir wissen, wie gesund wir sind und durch die morgendlichen '*Eier nach Wahl*' später werden.
Der Arzt führt Protokoll.
Die Wage stammt aus der Küche. Der Schlachter wiegt sonst nur halbe Ochsen damit. Böse Zungen behaupten, jetzt hängen endlich mal ganze dran.

Es wird jeder gewogen, jeder. Käpt'n Kraul hält mit Lebendgewicht 119 kg den Rekord, aber gleich dahinter kommt Amelang. Beide zusammen wiegen soviel wie eine normale sechsköpfige Familie.

Keiner von uns weiß richtig, wieviel er eigentlich wiegt oder wiegen muß. Nur der Arzt weiß das. Aus Berufsgründen. Und gerade ihm zieht man unmerklich so ein bißchen das Gewicht herunter.

'*Was! Neun Kilo mehr als mein übliches Gewicht? Da muß ich eine neue Entfettungskur einlegen!*'

Bludau ist ein sonniges, unbescholtenes Gemüt.
Er ahnt weder Lug noch Trug. Sein Tischnachbar Paulsen ißt von jetzt ab grinsend zwei Portionen Nachtisch und zwei Portionen Sonntagsnachmittagskuchen. Erschwerend kommt hinzu, daß von alters her auch Donnerstag Seemannssonntag ist. Also auch donnerstags ißt Paulsen zweimal Rosinenkuchen.

Es herrscht überhaupt durchweg eine vergnügte Stimmung.
Mayr will sich unbedingt auf Bouvet aussetzen lassen und Seeleoparden schießen. Kraul soll auf Südgeorgien König werden. König Kraul der Erste! Nicht übel!

Heute am 6. Januar mittags eine Sonnenhöhe von 90 Grad. Das heißt, man wirft keinen Schatten mehr, man läuft auf seinem eigenen Kopf spazieren.

Der nächste Tag bringt als einzige Abwechslung – außer der täglichen Radiosonde – Bootsmanöver an den Rettungsbooten in voller Kriegsbemalung, d.h. mit angezogener Schwimmweste. Es fällt aber niemand ins Wasser, und alles läuft programmgemäß. So etwas muß sein, damit jeder tatsächlich im Ernstfälle weiß, wo er hingehört.

Der 8. Januar ist Sonntag, Eintopfsonntag. Auch auf der '*Schwabenland*' gibt es '*Eintopf*', obgleich wir mitten auf dem Südatlantik schwimmen auf 31,5° Süd.
Ein rührendes Bekenntnis zur Heimat.

Wieder eine Sensation!
Diesmal mit der Radiosonde. Lange stürzt in den '*Salon*': '*Die Pulle Sekt ist fällig! Die 30-km-Grenze ist überschritten! Wir haben den Sender länger als 1 ½ Stunden gehört!*'
Nach Langes Rechnung mußte der Ballon fast den Mond erreicht haben.
Alles Schwindel! Die anderthalb Stunden stimmen, bloß war der Ballon längst vorher geplatzt, und die Sonde hatte beim Abstieg weitergefunkt.
Der Umkehrpunkt und damit die größte Höhe ist nachher aus dem Diagramm leicht festzustellen.
Und – zum Ruhme Langes sei es gesagt – er berichtigt sich zum Abendessen und verzichtet auf die Pulle.

Die Sensationen häufen sich!
Am 9. abends Tristan da Cunha in Sicht.
Eine recht kleine Vulkaninsel.
Die meisten Inseln des südatlantischen Ozeans sind von den tüchtigen portugiesischen Seefahrern Anfang des 16. Jahrhunderts entdeckt worden, Ascension, Fernando Noronha (von Vespucci), Trinidad, Martin Vaz, St. Helena, Gough und auch Tristan da Cunha.
Mit wenigen Ausnahmen (z.B. Trinidad brasilianisch) sind diese Inseln jetzt alle in englischem Besitz.
Die kahlen Basaltfelsen bieten weder viel Bodenschätze noch allzu üppiges Pflanzenleben, aber im Kriegsfälle sind sie wichtige Flottenstützpunkte.
Jetzt bleibt höchstens mal eine Walkocherei im Lee der Insel 3 Stunden liegen, um im Windschutz in Ruhe bunkern zu können.

Die 128 lebenden Einwohner von Tristan da Cunha haben ein sensationsarmes Dasein.
Es passiert nicht viel.
Und wenn ein Schiff in die Nähe kommt, sind sie aus dem Häuschen.
Im Abstand von 2 Seemeilen fahren wir dran vorbei.
Man merkt, wie unsertwegen Lampen in den Häusern angesteckt werden.
Ein Licht geht häufiger an und aus.
Da scheint jemand zu morsen.
Unsere Funker sind auf der Höhe.
Sie versuchen zu antworten.
Sie funken auf allen möglichen Wellen, und als keinerlei Antwort kommt, morsen sie mit Taschenlampen.
Sie morsen auf englisch, portugiesisch, deutsch, französisch.

Aber es erfolgt nichts.
Wenn das Licht da drüben wirklich morst, dann ist es entweder ein Spaß von einem 14jährigen Jungen, oder die Sprache ist chinesisch.
Es tut uns ehrlich leid, die guten Leute enttäuschen zu müssen, aber wir haben wenig Zeit und fahren weiter.
Wenn man uns auf gefordert hätte, an Land zu kommen, um vielleicht ärztliche Hilfe oder dergleichen in Anspruch zu nehmen, hätten wir selbstverständlich Folge geleistet.
Der Seemann ist stets hilfsbereit.
Aber ein solcher Sonderfall war anscheinend nicht vorhanden.
So verlieren wir bald die Insel wieder aus den Augen.

Aber toll sieht sie aus, die Tristan-da-Cunha-Insel.
Sie hat einen Beinamen: die einsamste Insel der Welt.
Der Name sagt genug.
1506 soll sie von dem portugiesischen Admiral Tristan da Cunha entdeckt worden sein, dann fanden die Holländer sie 1643 von neuem auf, denn die Kenntnis ihres Vorhandenseins war längst verlorengegangen.
1767 kamen die Franzosen und 1790 amerikanische Pelztierjäger.
Nach so vielen Besuchen so vieler Nationen hielt es England für notwendig, die Insel 1806 kurzerhand zu annektieren.
Eine Garnison von 50 Europäern und 50 Hottentotten wurde hier abgesetzt.
Bis auf einen Schotten, William Glaß, wurde die Garnison wieder aufgelöst.
Dieser blieb dort, ließ seine Frau nachkommen, setzte 16 Kinder in die Welt und wurde der Stammvater der heutigen Bevölkerung.
Mehr oder weniger gescheiterte Seefahrer siedelten sich an, und die Frauen holte man sich von der nächsten bewohnten Insel St. Helena.
Nicht so romantisch, wie sich die Römer seinerzeit ihre Sabinerinnen holten . . . ein befreundeter Walfänger sollte ein halbes Schock für sie anheuern.
Als er nach Tristan zurückkam, konnte er glücklich fünf Damen abliefern.
Er stellte sie am Strande auf, die Junggesellen knobelten - und dann waren sie sozusagen unter die Haube gekommen.
Die alten Berichte sprechen nicht sehr liebenswürdig von diesen Damen und bezeichnen einige von ihnen als schlechthin lasterhaft.
Wie dem auch gewesen sein mag, jetzt wohnen auf Tristan etwa 200 Menschen, Männlein und Weiblein, im vernünftigen Verhältnis von annähernd 1:1.
Die Rasse soll ein bißchen kompliziert sein, denn die schiffbrüchigen Seefahrer und die halbschwarzen Dämchen von Helena waren doch recht verschiedene Leute.
Merkwürdigerweise zieht die Inzucht dort keinerlei schädliche Folgen nach sich, die meisten Menschen werden 80 Jahre alt und haben angeblich die besten Zähne der Welt.

Tristan da Cunha und ein paar Inseln in der Nähe, z.B. Nightingale, sind übrigens, soweit bekannt, die einzigen Brutplätze mehrerer Vogelarten, die man im Atlantik von Neufundland bis zur Antarktis antrifft (Petrelle), und beherbergt Vögel ohne Flügel, die größten Albatrosse und tausend andre Merkwürdigkeiten.

Das Kartenbild zeigt Grundriß und Aufriß eines geradezu idealen Vulkans.
Die höchste Spitze (Mt. Olav) hegt 2028 m über dem Meere.
Die Vorbereitungen für die Arbeiten in der Antarktis schreiten fort.
Kapitän Ritscher stellt einen genauen Organisationsplan auf, wir besprechen alle Einzelheiten.
Schwierig sind nicht die Flüge, die gelingen, sondern gerade die, die nicht gelingen.
Und eine etwaige Notlandung auf dem antarktischen Inlandeis?
Aber man muß gerade daran denken und alle, einfach alle vorkommenden Möglichkeiten in Betracht ziehen.
Auf keinen Fall wird irgendeine Gruppe im Stich gelassen.
Natürlich haben wir alle nur den einen brennenden Wunsch, daß unser Programm sich ohne Zwischenfälle abwickeln möge.
Der schwierigste Faktor ist ja stets das Wetter. Und das scheint nach den vorhegenden Berichten in der Antarktis wechselnder als anderswo zu sein, außerdem stets um einige Grade kälter, stürmischer.
Und wo wird das Packeis liegen? Wie weit kommen wir mit der '*Schwabenland*'?
Tausend Fragen, die wir im Grunde doch der Zukunft und unserm guten Stern überlassen müssen.
Aber alle Möglichkeiten müssen durchgesprochen werden.

Mayr und Schirmacher, die beiden Flieger, spielen seit Tagen Kaufmannsladen.
Der Notproviant wird zusammengestellt, ausgewählt, abgewogen, in Beutel verpackt.
Die Schlitten gehen nicht in die Flugzeuge hinein, auch nicht zusammengelegt.
Sie müssen etwas umkonstruiert werden.
Ich zeichne Karten von den in Frage kommenden Abschnitten in verschiedenen Maßstäben und Projektionen.
Eine Merkatorprojektion in einem Maßstab, bei dem 1 mm etwa 1 km in der Natur entspricht, scheint sich für die Flüge am besten zu eignen.

Die ersten Vorboten aus der Antarktis kommen!
Ein Telephongespräch mit der Walkocherei '*Wikinger*', die dicht am Polarkreis und von uns noch etwa 3000 km entfernt liegt.
Ein Hoch auf die Technik!
Und Kraul hat sofort einige Meter Walwurst und Walfischfleisch bestellt, d.h. auf europäische Verhältnisse umgerechnet: eine Hausfrau in Venedig bestellt telephonisch ein paar Knobländer beim Schlächter am Nordkap.
Von Berlin aus müßte sie sich schon bis nach Spitzbergen bemühen oder nach der andern Seite etwa bis Kairo.
Das sind ziemlich genau die gleichen Entfernungen.

Am 10. Januar gleich nach dem Frühstück die erste große Besprechung des Organisationsplans.
Schiffsleitung, Wissenschaftler, Flugbesatzungen und Katapultführer werden zugezogen.
Kapitän Ritscher liest den vollständigen Organisationsplan vor.
Er enthält das gesamte Arbeitsprogramm an der Eiskante.
Wenn sich nur ein Teil davon verwirklichen läßt, dann bringen wir beachtliche Resultate mit nach Hause.
Es gibt unter den 25 Mann, die hier um den großen Tisch herumsitzen, Gesichter, die nur schlecht verbergen können, daß sie froh wären, wenn sie die Geschichte hinter sich hätten.

Aber es wird bei allen Unternehmungen '*so'ne und solche*' geben! Solche, auf die's wirklich ankommt, und so'ne, die zunächst nur mitgehen. Das ist nun mal nicht anders!
Ich sehe verstohlen von einem zum andern, und mit Befriedigung und Stolz kann ich feststellen, daß nur verschwindend wenige noch etwas zurückhaltend sind, daß aber den Leuten, auf die es im Ernstfall ankommen wird, die ungeheure Freude anzumerken ist, dabei sein zu dürfen.
Kapitän Ritscher wird von dieser Spannung miterfaßt, seine Worte werden noch fester und bestimmter. Er ist ein Draufgänger, kaum weniger als der Jüngste unter uns.
Aber jedes Wort ist genau bedacht, jeder Vorschlag einer fliegerischen oder sonstigen Erkundung fußt auf eingehendster Für- und Widerbesprechung mit den entsprechenden Facharbeitern, und im ganzen gesehen kommt ein wundervoller '*Husarenritt*' heraus, der schon einen ganzen Kerl erfordert.

Man nehme mir nicht übel, daß ich ehrlich sein möchte.
Der Geschichtsschreiber braucht nicht zum bloßen Geschichtenschreiben herabsinken.
Ich will mit Freuden so viele lustige Geschichten aufzählen, wie Tagebuch und Erinnerung hergeben, aber ich finde es falsch, die Seiten auszulassen, die nicht nur eitel Freudiges aufzuweisen haben.
Man tut niemand einen Gefallen damit.
Die Beteiligten würden nur lächeln, und derjenige, der diesen Expeditionsbericht aus sonstigen Gründen braucht, bekommt ein gefälschtes Bild.

Die Mitglieder einer Expedition bilden einen Staat für sich, und er hat seine eigenen Gesetze, die vom Landesüblichen beliebig abweichen können.
Die Expedition hat eine bestimmte Aufgabe, ein Ziel.
Und die Erreichung dieses Ziels ist oberstes Gesetz.
Die Wege, um die Aufgabe in ihren einzelnen Teilen zu bewältigen, gibt der Expeditionsleiter an.
Er ist absoluter Herrscher.
Es ist wie bei einer Sinfonie.
Es hat nur einer den Taktstock in der Hand, und auch das Solo der ersten Geige oder der Flöte wird vom Dirigenten an den richtigen Platz gestellt und muß sich seinem Rhythmus anpassen.
Bei uns machten sich einmal Posaunenbläser und Blechmusikanten selbständig. Es war schrecklich.
Vorübergehend lag die Stimmung des Orchesters um drei Töne zu hoch. Die tropische Hitze hatte damals an einigen Instrumenten Beulen und Blasen aufgetrieben. Die größten Blasen konnten noch rechtzeitig mit dem Taktstock aufgepiekt werden. Hauptschuld trug übrigens der Umstand, daß die Blechbläser für sich allein geprobt hatten. Die Mundstücke waren schon ausgefranst.

Aber Verzeihung!
Wohin verliere ich mich?
Es ist selbstverständlich, daß die größte Gefahr für eine Expedition die Cliquenbildung ist.
Sie ist stets ein Zeichen von Schwäche.
Der einzelne fühlt sich irgendeiner Situation nicht mehr gewachsen und sucht Gleichgesinnte.
Der Expeditionsleiter braucht einen sechsten Sinn, eine derartige Unterströmung im kleinen zu fühlen und muß sie rücksichtslos sofort niederschlagen.
Sie tritt sich leider nicht von allein fest, und zu große Vornehmheit ist ihr gegenüber wohl nicht angebracht.

Es geht nur dann alles gut, wenn jedes Expeditionsmitglied, vom Leiter herab bis zum letzten Schiffsjungen,

sich in jedem Augenblick für die ganze Expedition verantwortlich fühlt.
Dazu gehört viel Einsatzbereitschaft und die Fähigkeit, auch mal von seiner '*eigenen Tüchtigkeit*' absehen zu können.
Jetzt wird man auch verstehen können, warum die paar Leute, die unsere neuliche Weihnachtsfeier zu betreiben hatten, Kapitän Ritscher gerade um den Bericht über seine Eiswanderung gebeten haben.
Es gibt in der ganzen Expeditionsliteratur kaum ein Beispiel für eine noch größere Einsatzbereitschaft.
Ich wüßte nur noch Scott auf seinem Rückwege vom Südpol und Wegener auf seinem Marsch nach Eismitte 1930 auf Grönland.
Das Wort Kameradschaft ist von Kapitän Ritscher selten in den Mund genommen worden, aber - und hiermit komme ich auf den Anfang dieses Zwischenkapitels, auf die Besprechung über die beabsichtigten Flüge zurück - als bei Erörterung der notwendigen Flugsicherheit gefragt wurde, was dann geschähe, wenn ein Flugzeug 500 km vom Eisrand entfernt notlanden müßte, da sagte Ritscher bloß: '*Seien Sie ruhig, ich hole Sie dann ab!*'
Und die Worte waren in einem Tonfall gesagt, daß der letzte Zweifel beseitigt war, daß überhaupt nicht mehr gefragt wurde, daß aber jeder das unbedingte Zutrauen hatte, im Falle eines Unglücks wird der Expeditionsleiter selber alles nur Menschenmögliche aufbieten, um seine Kameraden aus dem Eis herauszuholen.
Ich darf hier ruhig bekennen, daß ich noch niemals ein Wort gehört habe, das mehr Vertrauen einflößte wie diese Antwort von Kapitän Ritscher.

Lebensläufe von Männern und Inseln

Aber neben der inneren Entwicklung der Dinge will ich nicht die der äußeren vernachlässigen.

Am 10. Januar kommt nachmittags die Gough-Insel in Sicht. Sie ist englisch wie die überwiegende Mehrzahl aller südatlantischen Eilande. Sie ist so kümmerlich, daß noch nicht einmal eine Garnison drauf wohnt, aber sie ist englisch, das ist die Hauptsache. So sind alle Weltmeere mit Stützpunkten hesät, die in ruhigen Zeiten kaum Bedeutung haben.
Aber man muß die Politik der Engländer bewundern, die noch niemals der Meinung war, daß je eine ruhige Zeit auf der Welt existieren könnte. Und war irgendwann mal '*große Pause*' auf dem Welttheater, dann haben sie bestimmt die Kulissen geschoben.
Ganz sicher ist, daß in irgendeinem Akt Ascension, Tristan da Cunha, Gough eine ebenso wichtige Rolle spielen werden wie z.B. Malta oder . . . Gough.

Gough ist eine ausgesprochene Vogelinsel. Unser Biologe Barkley ist ganz aus dem Häuschen.
Er stöhnt dauernd leise vor sich hin. Nicht aus Schmerz, weil er sich zwei Stunden lang den Feldstecher in die Augen klemmt, sondern vor Kummer, daß wir lieblos schnell an der Insel vorbeifahren, die nur so wimmelt von allerlei Getier. Er barmt darum, hier ausgesetzt zu werden. Kommt aber nicht in Frage, lieber Barkley, wir brauchen Sie einfach noch.
Aber er wirft den Albatrossen, Pinguinen, Kormoranen, schwarzen und weißen Seeschwalben sehnsüchtige Blicke nach.

Übrigens ist ein Biologe rasch zu trösten! So nach dem Motto: Der Sperling in der Hand ist besser als die Taube auf dem Dach!
Ein fliegender Fisch springt auf das Deck, wird eingefangen und sofort '*eingeweckt*'.
Barkley strahlt wieder. '*Ganz besonders seltenes Tier!*'
Dagegen treten alle '*unfaßbaren*' Pinguine und Albatrosse in den Hintergrund.

Sonst verläuft unser Leben im Augenblick recht gleichmäßig. Es passiert rein gar nichts! Alle 5 Stunden wird eine neuer Breitengrad überschritten, das ist so ziemlich alles, wenn man von den laufenden Arbeiten der Meteorologen und Echoloter absieht.

Da lasse ich mir erzählen, was jeder von den Teilnehmern früher erlebt hat.

'*Na, lieber Brandt, kommen Sie, erzählen Sie mir einen Schnack aus Ihrem Leben!*'

'*Ach, was soll ich Ihnen da erzählen? Da müssen Sie besser zu Käpt'n Kraul oder Kottas gehen, wo ich doch hier bloß als einfacher Matrose mitfahre.*'

'*Die kommen auch noch dran, aber unsere Expedition in die Antarktis wird nicht von 3 oder 4 Mann gemacht, da gehören alle 82 dazu, und jeder einzelne ist wichtig, von Käpt'n Ritscher angefangen bis zum jüngsten Schiffsjungen*'.

'*Na ja, wenn so'n Koch nicht da wäre, würden wir nichts zu essen kriegen . . .*
Also ich bin mit 14 Jahren zur See gegangen . . . ich stamme ja aus Ost-Friesland, wo man ziemlich dicht am Wasser ist . . . zuerst nur auf kleinen Schiffen gewesen . . . übrigens zwei davon verloren . . . Wir kamen mit 'ner Ladung Erz von Norwegen . . . bei Nebel ist das gewesen . . . ich hatte gerade Wache von 4 bis 8 . . . Da sind wir aufgelaufen . . . Schiff gleich voll Wasser . . . Käpt'n sagt, es hat keinen Zweck ... in die Boote . . . und an Land. Das Schiff sackte achtern ja auch gleich weg . . . gleich in zwei Hälften gebrochen . . . Später verloren wir dann noch mal ein Schiff, einen Dampfer . . . das war in der Ostsee . . . Maschinenschaden. Erst gepumpt und gepumpt ... als das Wasser aber schon auf Deck war, mußten wir ja dann alle raus. Hinter uns sackte der Dampfer auch gerade ab. Das war an den Aalandsinseln. Wir kamen richtig beim Feuerturm an. Dann mußten wir aber noch 'ne ganze Weile laufen, ehe wir so'n Fischerdorf erreichten . . . Dann bin ich 10 Jahre beim Norddeutschen Lloyd gefahren . . . große und kleine Schiffe . . . große Viermaster nach Ostasien . . . Ich war auf der 'Regensburg'. Da haben wir auch noch gesehen, wie alles kaputt geschossen ist . . . da in Shanghai . . . Das war im Oktober 38 . . . Die Japaner hatten alle vor der Brücke Sandsäcke, alle Frachter ... sie waren wie auf Kriegsschiff montiert ... In Tsingtau waren wir auch . . . und die Menschen, die Japaner, sind sehr zuverlässig . . . ehrenhaft sind sie. Und billig eingekauft haben wir. Da habe ich einen Kasten gekauft, den muß man 28 mal schieben, bis er aufgeht . . . Und Bleistifte . . . mit denen kann man nachts schreiben . . . Wenn man damit anfängt zu schreiben, werden sie auf einmal hell . . . Ich habe ja das Patent für kleine Fahrt, ich fahre ja sonst als Steuermann. Das habe ich in Leer gemacht. Mein Vater ist auch immer zur See gefahren. Wir haben selbst einen Schoner, da fährt jetzt mein Bruder mit!'

'*Verheiratet ?* ' *Nein, verheiratet bin ich nicht. Wir sind ja soviel weg, da ist ja kein Familienleben. Wenn man verheiratet ist, sucht man sich am besten eine Stellung so am Wasser, so am Hafen oder was. Aber schließlich, ein paar müssen ja auch zur See fahren, nicht ? . . . Ich bin auch mal in Mexiko gewesen. Da*

haben wir gebadet zu drei Mann . . . Da sind ja viele Haifische. Auf einmal ein Geschrei . . . und dann haben wir nichts mehr gesehen . . ., ein Leichtmatrose war das . . . Ja, ja . . . einen Hai haben wir mal gefangen, der war größer als ich . . . Man hat ja schon allerlei erlebt bei der Seefahrt!'

Das Frauenproblem ist nicht so einfach bei der '*christlichen Seefahrt*'.

Mich interessiert immer wieder die Frage: Wie kommt eine ausgesprochene Landratte, z.B. aus Schlesien oder dem Harz aufs Wasser? Ich frage einen Schiffsjungen, Helmut Dukatschow.

'*Wie ich zur Seefahrt gekommen bin? Wie fängt man es nun am besten an? . . . Mein Vater ist Russe, geriet 1914 in deutsche Kriegsgefangenschaft, kam nach Magdeburg, von dort nach Eisenberg zur Landarbeit. Er heiratete in Eisenberg. Ich lernte Metalldreher, die Lehrzeit mit 3 ½ Jahren habe ich hinter mir. Aber ich hatte ja immer schon Abenteuer im Kopf. Ich schrieb an verschiedene Reedereien und bewarb mich als Schiffsjunge und am besten so, daß ich so in meinem Beruf bleiben konnte. Dann schrieb ich an die Heuerstelle nach Bremen, die gab es an den Norddeutschen Lloyd. Der antwortete, ich soll am 1. Dezember nach Bremen kommen. Und dann kam ich auf die 'Schwabenland'. Ich lese sehr viel, alle Bücher, die ich irgendwie erreichen kann, besonders von den Tropen. Ich interessiere mich ja auch für fremde Sprachen. Das Gefühl habe ich schon immer gehabt, daß es klappt. Ich scheue mich ja auch vor keiner Arbeit. Und mit der Seefahrt hat's ja auch bis jetzt gut gegangen. Wenn man nur den Willen hat. Die Eltern waren nicht so einverstanden, wenigstens die Mutter nicht. Wenn sie nicht einverstanden gewesen wäre, das steht fest bei mir, ich war glattweg durchgebrannt! Wenn ich an Land wäre, könnte ich in meinem Beruf eine Menge Geld verdienen, aber was nützt mir das, wenn ich mich nicht glücklich fühle. Das haben mir schon viele gesagt, daß ich dumm wäre, aber was nützt mir das Geld. Hier auf dem Schiff sieht man doch fremde Länder und Menschen. Und Heimweh, das fühle ich gar nicht. Und seekrank, das war bloß drei Stunden, damals in der Biskaya. Da hat keiner was von gemerkt. Jetzt finde ich das Schaukeln schön, es wiegt so richtig in'n Schlaf. Ich wollt's zuerst gar nicht glauben . . . ich dachte, ich komme zuerst so an'n Hafen oder auf so'n kleinen Kahn, so mal nach England, aber jetzt gleich auf so'n großes Schiff und so'ne weite Reise. Das ist manchmal so, als ob man träumt . . . und so mit einem Schlag, da sieht man jetzt die Eisberge und die Wale. Für Tierkunde interessier ich mich besonders. Ich will mir später ein richtiges Museum einrichten, ganz gleich, ob das Schlangenhäute oder fliegende Fische oder so was von Negern ist. Ich habe mir so'n Kalender gemacht und notiere mir so alles, die ersten Eisberge heute, die Wale . . .'*

Der erste Eindruck im Südlichen Eismeer: Die Insel Bouvet

Apropos Seekrankheit!
Da hat mir ein anderer eine hübsche Geschichte aufgeschrieben, die ich gern wortwörtlich abdrucken möchte.
Sie entspricht manchmal nicht so ganz modernster Rechtschreibung, aber das tut weder der Geschichte noch dem feinen Kerl, der sie aufgeschrieben hat, einen Abbruch.
Im Gegenteil, ich hätte das Gefühl, ihm ein Unrecht zu tun, wenn ich sie nicht im Original wiedergäbe:

'Fing als Schiffsjunge an auf einem Segelschiff zu fahren. Die erste Reise ging von Bremen aus nach England. Morgens um 8 Uhr verließen wir den Hafen und fuhren den Strom abwärts. Der Wind war günstig, daß wir mit schneller Fahrt in der Nordsee waren. Auf einmal ordnete der Kapitän an, Topsegel setzen. Ich mußte den Mast mit hochklettern, und wie ich nun oben war, wurde mir so schlecht zuwege, daß mein ganzes Frühstück von oben kam an Deck. Wie ich mich nun etwas erholt hatte, landete ich auch ja nun bald wieder unten. Das erste war, ich mußte einen Besen und Pütze oder Eimer, wie man zu Hause sagt, holen und Deck wienern. Sämtliche Möwen in der Nähe haben sich gefreut über mein gutes Frühstück, was ich nun los war. Wie mir nun etliche Tage auf See waren, wurde es schon besser. Ich fragte dann den Kapitän, wo wir uns befinden, wo er mir dann sagte, auf Doggerbank mitten in der Nordsee. Ich sah da dann verschiedene Schiffe. Wie ich dann fragte, was die da machten, sagte er, die fischen da. Mittlerweile mußte ich dann das Ruder festhalten. Der Kapitän ging in die Kajüte, holte eine Schnur, und mit Angeln, wie man bei uns im Dorf sagt und 'dat bun gin los'. Ich hab gestaunt, daß man so auf so eine Art und Weise soviel Makrel angeln kann. Wie ich nun so'n kleinen Eimer voll geangelt hatte, sagte

ich dann, daß wir wohl genug hätten. 'Nein', sagte dann der Schiffer, 'fang man immer mehr. Die wir nicht so essen, die wollen wir räuchern.' Das war mir nun dann wieder natürlich was Neues. Ich habe dann geangelt, solange als wie ich was seh'n konnte, bis abends um 8 Uhr, da hatte ich wohl zirka 300 gefangen, wo dann nun das Schlachten los ging. Wir waren mit 4 Mann an Bord. Der Schiffer, auch ein Ostfriese wie ich, sagte dann: 'Go du man in Röf (Schiffsküche) un kok uns man Kopke Tee mit'n gön Klunje, wie wille dann Fischschlachten.'
'Ich hab von vorneherein verschiedene platte Ausdrücke gebraucht, wie auch hier, die ich dann noch mal wiederhole ins Hochdeutsche. Weil Tee in unser Heimat sehr berühmt ist, meinte er, ich sollte eine schöne Kanne Tee kochen, mit ein schönes Stück Kandiszucker. Ich begab mich dann in der Kombüse machte Feuer an, ging nach draußen um meinen Wasserkessel aufzufüllen. Ich nahm einen Eimer, holte einen vollen Eimer Wasser außenbords weg, füllte meinen Kessel voll, setzte ihn aufen Ofen um Tee zu kochen. Mittlerweile hatte ich alles aufgeräumt, da kochte denn auch mein Teewasser. Tee, weil das unser Lieblingsgetränk ist, und ich auch schon oft zu Hause zubereitet hatte, verstand ich ja nun auch hier ihn zuzubereiten. Mittlerweile waren die Fische geschlachtet, mein Tee war fertig. Wo ich dann meine Stimme hören ließ, Tee trinken! Der Kaptän kam dann als erster, er sagte, ick häb läm döst gew mi man gau ne köpke vul. Ich reichte ihm dann eine Tasse Tee zu, und er nahm dann gleich einen kräftigen Schluck. Auf einmal verdreht er die Augen, zog ein grimsiges Gesicht, und sagte zu mir auf sein Platt: wat heste nun mog. Ich gucke ihn verdutzt an und sage auf mein Platt: wat is denn? Wat is denn, päbär mol de Tee. Na ich probierte dann, und mußte feststellen, daß ein Salzgeschmack daran war. Da kam ich dann auf die Überzeugung, daß das Meerwasser kein Frischwasser, sondern Salzwasser ist.'

Inzwischen haben wir wieder ein paar Breitengrade südwärts geschafft, etwa 43° südlicher Breite, und stecken so richtig in der südpolaren Tiefrinne drin.
Das hat leider nichts mit der Meerestiefe zu tun, denn sie würde uns nicht kümmern, aber gemeint ist ein breiter West-Ost verlaufender Streifen, auf dem ein barometrisches Tief hinter dem andern herzieht.
Sie kennen die lakonische Ausdrucksweise unserer Herren Meteorologen: Von Island her nähert sich ein Tief . . . und Sie wissen, daß der Himmelfahrtsausflug ganz todsicher verregnet!
Na ja, also in einer solchen Tiefrinne sitzen wir jetzt selber. Der Luftdruck ist auf 745 mm gefallen. Regen . . . Wind, aber erfreulicherweise als Schiebewind, der unser tägliches Etmal (die von einem Mittag zum nächsten zurückgelegte Strecke) um rund 20 Seemeilen erhöht.

Regula gibt Nachhilfeunterricht.
Schon damals auf der Probefahrt den Herren aus den Ministerien und jetzt einigen von uns, die in der Schönwettermacherei noch etwas dazulemen möchten.
Es hat sich ein netter Kreis von sieben, acht Wissensdurstigen zusammengefunden, und die Tiefs, die augenblicklich unser Schiff umplätschern, werden von uns auf dem Papier nachgezogen und bekommen jetzt von der Meteorologenbude aus ihre besonderen Anweisungen. Hoffentlich richten sie sich danach.

Auch allgemeine Vorträge steigen wieder.
Gburek spricht über erdmagnetische Aufgaben, Bolle, als Meister aller Katapultabschüsse, über Bau und Wirksamkeit des Katapults. Er hat dazu die ganzen Wände mit Zeichnungen vollgepiekt, und wir fahren mit dem Finger die ganzen verzwickelten Rohrleitungen nach.

Übrigens eine tolle Geschichte: Das Zehn-Tonnen-Flugzeug erhält nach knapp einer einzigen Sekunde eine Geschwindigkeit von etwa 150 Stundenkilometer.
Ich selbst spreche über frühere Südpolexpeditionen, im besonderen über Amundsen und Scott. Dieser Wettlauf zum Südpol wird immer eines der tragischsten Ereignisse in der Polarforschung bleiben.
Amundsen erreichte den Südpol am 14. Dezember 1911. Niemals vorher hat je eines Menschen Fuß diesen Punkt betreten. Aber schon drei Wochen später kommt die zweite Gruppe, Scott, und findet noch das Zelt des glücklicheren Rivalen. Seitdem ist nicht mehr der Versuch gemacht worden, den Pol zu Fuß zu erreichen.
Byrd, der ihn 1929 erstmalig überflogen hat, ist nicht auf ihm gelandet.
Zur Zeit leben nur zwei Menschen, die von sich sagen können, daß sie mit ihren Füßen auf dem Südpol gestanden haben, das sind die beiden Begleiter Amundsens: Helmar Hanssen und Bjaaland. Die übrigen der Gruppe: Amundsen, Wisting, Hassel, sind inzwischen gestorben, und die ganze Mannschaft der Scottgruppe: Scott, Oates, Evans, Wilson, Bowers, ist, wie bekannt, auf dem Rückmarsch umgekommen.

12. Januar.
Es wird schon merkbar kühler. Lufttemperatur +6° C. Das heißt, man muß die Tropenkleidung durch Wollsachen ersetzen. Die Heizung kommt auch wieder in Gang.

Wir haben einen Beschluß gefaßt!
Es geht nicht mehr so weiter! Der sträfliche Leichtsinn nimmt überhand! Der gute Ton im 'Salon' wird von Tag zu Tag weniger gut. Wir brauchen einen höheren Polizeibeamten, eine würdevolle Persönlichkeit, die über Wohl und Wehe unserer langsam entarteten Tugend zu wachen hat. Schon jetzt werden manchmal Dinge bei Tisch erzählt, bei denen sich die Haare sträuben.. . noch dazu bevor 'Mahlzeit' gesagt worden ist.
Die Wahl fällt einstimmig auf Kraul. Er also ist von jetzt ab 'Messevorstand'. Er ist zum Hüter unserer bröckeligen Moral bestellt. Er wird über die Unschuld unserer Witze wachen. Er wird über die harmlosen lächeln und über die schlimmen den Stab brechen, will sagen, die Daumen spontan nach unten senken, als Ausdruck höchstgesteigerter Empörung.

Leider, leider muß man sagen, es kam ganz anders! Natürlich beteiligte er sich an dem Daumensenken, denn das war ja immer mit einer umfangreichen Bestellung an den Steward verbunden, aber die allerschlimmsten Witze hörte er scheinbar gar nicht, er ließ sie sich zwei-, dreimal erzählen.
Böse Zungen behaupten allerdings, er sei der Meinung, man könne solche Geschichten nicht oft genug hören . . . Ein schöner Tugend Wächter!
Na ja! Und dann dachte jeder, er würde nun seinerseits zur Feier seines Regierungsantritts eine umfangreiche Bestellung an den Steward aufgeben! . . . Tat er auch! Er bestellte einen Kognak und - trank ihn selber! Auf unser Wohl! Das versöhnte uns wieder ein bißchen!

Nachts habe ich Lotwache von 0 bis 4 Uhr.
Und da der Morgen für mich ebenfalls mit einer Lotwache von 4 bis 8 Uhr begonnen hat, sind richtig mal 24 Stunden hintereinander durchgearbeitet worden. Und da schwärmt nun alles für den Achtstundentag! Uns '*Löter*' trifft übrigens dieser etwas verlängerte Achtstundentag alle 2 bis 3 Tage.

Am 15. Januar habe ich wieder von 0 bis 4 Uhr zu loten, und da das Profil des Meeresbodens ungeheuer wechselt, muß oft von Minute zu Minute beobachtet werden. Wir schwanken zwischen 2000 und 1250

m. Und da ich gern wissen will, wie dieses unruhige Profil weiterläuft, lote ich bis 1/2 11 Uhr durch. Schirmacher, der die Wache bis 8 Uhr hat, wird mir nicht böse sein, daß ich ihn noch ein Weilchen länger schlafen lasse. Er war mir aber doch böse, weil er die Untiefe gern selbst gefunden hätte. Na, aber das läßt sich verschmerzen.

Dieser zerrissene Meeresboden ist die Folge von unzähligen vulkanischen Ausbrüchen, die in der Vorzeit in diesem Teil des Südatlantiks gewütet haben müssen.

Zu Mittag kommt Bouvet in Sicht, eine Vulkaninsel wie Tristan da Cunha oder Gough. Hier war das Zentrum der vulkanischen Kraft und ein stets offener Schlot. Lavaströme und Aschen konnten fortlaufend aus der Tiefe nach oben gefördert werden und bauten mit der Zeit einen Kegel auf, der über 900 m aus dem Wasser herausragt.

Bei einem Inselvulkan darf man sich über die tatsächlichen Maße nicht täuschen lassen. Schließlich schwimmt ja die Insel nicht. Der 938 m hohe Berg ist in Wahrheit nur die Gipfelregion eines Vulkans, der noch rund 5000 m in das Wasser hinunterreicht. Welche Felsmasse zum Vorschein kommen würde, wenn man den Meeresspiegel einmal um 5000 m senken könnte, zeigt folgendes Profil, bei dem man sich aber auch bitte vergegenwärtigen möge, daß die Masse des ganzen Vulkans 27 mal so groß ist wie die Masse des herausragenden Stückes. Hinzu kommt, daß auch die Spitze früher höher gewesen sein muß.

Ein Vulkan hat in der Regel mehrere Essen, bei einem Inselvulkan brechen oft Krater aus den Flanken unter dem Wasserspiegel auf. So entstehen untermeerische Aschenkegel, vom Schiff aus gesehen, Untiefen und Bänke.
Das Profil des Meeresbodens um Bouvet zeigt mehrere solcher Tochtervulkane auf den Flanken des Hauptvulkans.

Die Geschichte der Insel Bouvet ist übrigens hochinteressant, weil sie ein wenig die Methode kennzeichnet, mit der in der Antarktis kolonisiert wird.

Der tüchtige französische Seefahrer Lozier Bouvet entdeckte am Neujahrstage 1739 ein anscheinend sehr hohes, schneebedecktes, durch dichtes Packeis unzugängliches Land und bestimmte seine Lage zu 54° südlicher Breite und etwa 27° östlicher Länge.
Da es damals üblich war, für trostlose Eilande, die man unmöglich einem König, einer , holden Prinzessin, noch nicht einmal dem geldgebenden Bankier zur Namengebung anbieten konnte, einfach die vielen hübschen Namen aus dem katholischen Kalender zu bemühen, so nannte Bouvet dieses wilde Ländchen nach dem 1. Januar Cape de la Circoncission, Kap der Beschneidung.
Bouvet selbst glaubte übrigens, einen Teil des sagenhaften Südlandes, der '*terra australis incognita*' vor sich zu haben.

Dann fingen andere Leute an, dieses Land zu suchen und fanden nichts. Entweder hatten sie sich in der Ortsbestimmung geirrt oder Bouvet, oder das ganze war Schwindel. Es kommt noch heutigen Tages in der Polargegend vor, daß große Eisberge jahrelang auf einer Untiefe liegen können, wirklich durch Moränenbedeckung festes Land Vortäuschen und als solide Inseln in die Seekarten eingehen.

Nach dem Cape de la Circoncission suchte u.a. kein geringerer als James Cook auf seiner zweiten Reise 1772 bis 1775.

Und als er nichts fand, wurde es auf den Landkarten mit einem kräftigen Fragezeichen versehen oder ganz gestrichen.

Da fand ganz zufällig der Engländer Lindsay im Jahre 1808 das verlorengegangene Kap wieder auf. Nach der Beschreibung konnte es sich wohl um Cape de la Circoncision handeln. Auch die geographische Breite mit 54° 22′ S stimmte leidlich. Die Länge maß allerdings Cape de la Circoncission zu 4°15′ O.
Aber weit und breit war kein anderes Land zu sehen, so kam schließlich nur das von Bouvet entdeckte Kap in Frage. Das Wetter war leidlich, und Lindsay konnte durch Herumsegeln sogar feststellen, daß diese vermeintliche Festlandecke eine Insel war.
Er glaubte das Recht zu haben, das Eiland neu benennen zu dürfen und nannte es Lindsay-Insel.

Nun kam 90 Jahre lang kein Mensch mehr hierher. Die Insel wurde aufs neue entdeckt von der deutschen Valdivia-Tiefsee-Expedition im Jahre 1898.
Es gehörte zum Programm der Expedition, das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein fraglicher Inseln im Südatlantik nachzuweisen. Zum ersten Mal nach Cook wurde das Meer systematisch abgesucht und sich durch Lotungen der Meerestiefe an etwaige Inseln herangepirscht.
Kapitän Sachse konnte trotz schlechten Wetters die geographische Lage mit 54° 26′ 4″ S und 3° 24′ 2″ O (für die Mitte) sehr genau ermitteln und erkannte auch den vulkanischen Charakter der Insel.
Die Höhe des Kraterrandes maß er zu 935 m über dem Meeresspiegel. Den höchsten Punkt nannte er Kaiser-Wilhelm-Spitze.

So wurde also erstmalig wissenschaftliche Arbeit auf dieser Insel geleistet, die jetzt nach ihrem ersten Entdecker den Namen Bouvet führte.
Landen konnte Kapitän Sachse damals leider nicht.

Weitere wissenschaftliche Arbeit an Bouvet erfolgte durch die deutsche '*Meteor*'-Expedition 1926.
Auch sie konnte des schlechten Wetters wegen und der damit verbundenen hohen Brandung nicht landen, aber sie bestätigte die Angaben der '*Valdivia*'-Expedition und lotete vor allem das Meer in der Umgebung der Insel aus.
Dabei fand sie u.a. die sogenannte Bouvet-Vortiefe mit über 5000 m, also ein gewaltiges Tiefseeloch in unmittelbarer Nähe des Inselvulkans.

Beide Expeditionen, die rein wissenschaftliche Unternehmen waren, haben keinerlei politische Schlußfolgerung aus ihrer Arbeit an der Insel Bouvet gezogen.
Desto mehr aber der Norweger Homtvedt, der 1929 mit der '*Norvegia*' Bouvet berührte und durch besonders günstige Wetterumstände sogar landen konnte. Obgleich er die Vorgeschichte der Insel kannte, hißte er eine Flagge und nahm Bouvet für die norwegische Krone in Besitz.
Die offizielle Bestätigung durch eine '*Königliche Resolution*' erfolgte am 23. 1. 1928.
Das ist die lehrreiche Geschichte der Insel Bouvet.

Neues Telephongespräch mit unserm '*Schlächter*' '*Wikinger*'.
Unsere Knobländer kommen uns entgegen. Der Tanker '*Anna Knudsen*' will uns treffen, die X Meter Walwurst abladen und - vor allem unsere Post mitnehmen. Man denke, die erste Post!
Es entwickelt sich also eine ungeheure Schreibtätigkeit.
Man sieht weder Ping Pong- noch Skatspieler. Alles schreibt.

Gestern am 15. Januar haben wir in der Höhe von Bouvet die ersten Eisberge gesehen. Sie waren spärlich und im einzelnen auch etwas kümmerlich. Heute schwimmen schon riesige Tafeln an uns vorbei. Der Anblick ist so ungewohnt, daß er vorläufig noch jeden einzelnen von uns alarmiert. 40 photographische Apparate werden auf ihn gezückt, mit und ohne Teleobjektiv.

Ein Anschlag am schwarzen Brett zeigt den Postschluß am 17. Januar, 13 Uhr.
Auf 63° S treffen wir den Tanker. Ich spiele Postdirektor, nehme etwa 100 Briefe mit und schaukele bei der schwachen Dünung zur '*Anna Knudsen*'. Oben an der Reling steht Kapitän Ruppert, Supercargo auf der '*Knudsen*'.
Begrüßung, und dann ruft er: '*Wie groß ist denn die 'Schwabenland?*' '*8000 t!*' '*Donnerwetter! So viel? Ich hätte auf höchstens 7500 geschätzt!*'

Wir grinsen ob dieser Angeberei.
Und dann die Walwurst! '*Ja, das tut uns ja nun leid, davon haben wir selbst nicht viel. Aber Walfleisch, natürlich!*'
Das Stück war sehr schön, Filet, aber zu einem Mittagessen wird es wohl für 82 hungrige Polarmäuler nicht reichen.
'*Wie kommt das eigentlich, Käpt'n Ruppert, bloß so wenig Walfleisch!*'
'*Ja, wissen Sie, die Zeiten! Viel Wale waren nämlich gar nicht da. Haben Sie denn jetzt viele gesehen?*'
'*Nein, gar keine!*'
'*Na, sehen Sie! Die machen sich heuer ein bißchen dünne, die Wale!*'
'*Also dann danke schön und beste Grüße in Hamburg.*'

Dann tutet's noch ein bißchen von beiden Dampfern, der eine fährt nordwärts nach Hamburg und der andere direkt zum Südpol. Das sind wir.
Aber wir sind ganz froh darüber, jetzt fängt nämlich langsam das Geheimnisvolle an.
Bis Bouvet sind auch schon andere Leute gekommen, das ist nicht aufregend.
Auch Eisberge haben schon viele gesehen.
Aber wir wollen ja noch viel südlicher.
Jetzt kommt der spannende Teil der Reise, sozusagen der 2. und 3. Akt.

Merkwürdig, wie wenig Eisberge wir tatsächlich zu Gesicht bekommen. Am 18. Januar haben wir abends 11 Uhr schon 68°10 S erreicht und den ganzen Tag über einen einzigen Eisberg gesehen.
Das geht eigentlich nicht mit rechten Dingen zu.
Käpt'n Kraul ist verzweifelt. Sein ganzes Prestige steht auf dem Spiel. Was hat er uns nicht alles prophezeit! Ab Bouvet sollten wir schon das undurchdringliche Packeis zu sehen, zu riechen und zu frieren bekommen. Die 30jährige Kraulsche Eiserfahrung steht auf dem Kopf.
Ein paar Seemeilen südlich Bouvet hätten wir dann, wenn alles vorschriftsmäßig verlaufen wäre, einen großen Umweg nach Osten machen müssen, um den Packeisgürtel, der sich von Grahamland oft bis 20 Grad Ost hinzieht, zu umgehen.
Nach dem Festland zu ist dann das Wasser der starken Meeresströmungen wegen in der Regel eisfrei.

Aber wie schon gesagt, nichts von alledem ereignet sich, das einzige Thermometer, das eine einwandfreie Kälte anzeigt, hängt im Gefrierraum.

Das andre gehört Lange und steckt in seinen täglichen Radiosonden.
Da er aber schon auf 6° südlicher Breite, also dicht unter dem Äquator, minus 74,4° C in der Stratosphäre erhalten hat, imponiert uns seine Kälte über dem Polarkreis nicht sonderlich.
Dann schwimmt ein Riesentafeleisberg vorbei, oben drauf stehen eine Anzahl Pinguine. Doch eine Schwalbe macht keinen Sommer und ein Pinguin noch lange keinen Winter.
Es sei übrigens ein Betriebsausflug, meint Kapitän Ritscher. Dann läßt sich sogar eine Schneepetrelle sehen, ein kleines, weißes Tierchen, außerdem der sicherste Vorbote des Packeises.
Kraul atmet auf. 'Das Eis liegt höchstens 80 Seemeilen weg!' erklärt er kategorisch.
Aber er hat diesmal Pech, der gute Kraul; die Schneepetrelle ist ein ganz durchtriebenes Vieh, das ihn schrecklich narrt und aus irgendwelchen Sportgelüsten statt 80 einmal 150 Seemeilen weit geflogen ist.

'*Wal, Wal!*' Ich weiß nicht, wer zuerst so gerufen hat, aber der Ruf hat eine ähnliche Wirkung wie '*Feuer!*' oder '*Die Post ist da!*'
Alles stürzt an Deck, brüllt ebenfalls '*Wal, Wal!*' und fängt an zu suchen, wo das Tier nun eigentlich stecken mag. Zu sehen ist vorläufig noch gar nichts.
Ich nähere mich schüchtern Kapitän Kraul, der auf dem Peildeck steht und immer auf einen bestimmten Punkt drei Strich links vornheraus guckt. Ich gucke ebenfalls hin, zeige mit dem Finger drauf; Kraul nickt zustimmend.
Das soll ein Walfisch sein, denke ich mir, diese paar schwarzen Flecke im Wasser! Ich vergleiche mit den Riesentieren im Berliner Naturkundemuseum und mit dem 30 m langen ausgestopften Wal, der mal jahrelang auf einem Kahn an der Berliner Schloßbrücke lag.
Sie scheinen mir alle wesentlich mächtiger zu sein als dieser kümmerliche Vertreter da unten - - - - Mit einmal schnellt der schwarze Klumpen da vorn ein Stückchen aus dem Wasser heraus, tanzt und springt in dem blaugrünen Meer. Weiße Gischt spritzt hoch auf. Und dann schießt ein gewaltiger Dampfstrahl mit Fauchen und Schnauben aus den Nasenlöchern.

'*Oben auf dem Kopf des Wallfisches ist eine Erhöhung oder Höcker / wie auch bei den Augen und Flossen: in dem obern Höcker auf dem Kopf sind zwei Sprütze- oder Blase-Löcher / die Windpfeifen genennt / beide gegeneinander über / also gebogen und gekrümmet / wie das in einer Violin durchgeschnittene Loch / so den Resonanz giebet.*
Aus diesen Löchern bläset der Fisch vieles Wasser mit einem gewaltigen Brausen / welches auf eine Meile weit kan gehöret werden / wenn man wegen der Ausdampfungen und der neblichten Lufft den Fisch nicht sehen kan. Am aller stärkesten bläset der Wallfisch das Wasser aus / wenn er sich verwundet zu seyn fühlet; welches Geräusch demjenigen kan verglichen werden / das die Wellen in einem schweren Sturm verursachen.' (Zorgdrager 1723.)

Hübsch ist auch eine Schilderung aus den '*Wundern der nördlichen Polarwelt*'.
Der Verfasser, der aus Bescheidenheit seinen Namen verschweigt, spricht von den '*modernen*' Methoden - von 1836 -, dem Walfisch zu Leibe zu gehen und fährt dann fort:
'*Wer kann dem menschlichen Geiste seine Bewunderung versagen, wenn er an die Menge von Erfindungen, von fruchtlosen Versuchen, von dargebrachten Opfern denkt, die erst vorausgehen mußten, ehe er so weit kam, im entfernten Norden sich eine solche Nahrungsquelle zu öffnen, und aus ihr mit so reichem Erfolge zu schöpfen? Aber fast noch größere Bewunderung verdient der amerikanische Wilde, der*

in sich selbst, in seinem Mute, seiner Stärke, seiner Todesverachtung, alles fand, was der Gebildete mit großem Aufwande herbeischafft. Er bedarf keiner Flotte, keiner Harpune und oft nicht einmal eines Kanots. Eine Keule und zwei Zapfen, dies sind die armseligen Werkzeuge, womit er das Ungeheuer besiegt. Sobald es sich seinen Küsten nähert, wirft er sich, mit jenen Werkzeugen versehen, ins Meer. Mutig klimmt er ihm auf den Hals. Er hascht den Augenblick, da der Walfisch aus den Luftlöchern kein Wasser sprudelt, und schlägt einen Zapfen in das eine Loch. Das Tier brüllt, daß man es eine halbe Stunde weit hören kann. Es eilt in die Tiefe; der sich anklammernde Wilde mit ihm, fest überzeugt, daß es bald wieder in die Höhe kommen müsse. Dies geschieht und nun schlägt er den andern Zapfen in das zweite Loch. Jetzt ist sein Werk vollendet. Er schwimmt ans Land. Der Walfisch erstickt und bleibt tot auf der Oberfläche des Wassers. Andere Wilde eilen nun herbei und teilen brüderlich die Beute.'

Es gibt auch einen köstlichen Stich vom Jahre 1631, der tatsächlich diese Fangmethode deutlich veranschaulicht.

Das neue (Schwaben) Land

Mitte November 1938, als die Vorbereitungen für eine Antarktis-Expedition in vollem Gange liefen, kam der amerikanische Antarktisforscher Richard Evelyn Byrd, auf Einladung der Polarschiffahrtsgesellschaft, nach Hamburg.
Dort führte er in der Urania vor 82 anwesenden Personen einen Antarktisfilm vor (Titel: Mit Byrd zum Südpol).
54 von diesen Personen waren Mitglieder der Schiffsbesatzung und kamen zur Schulung und Vorbereitung auf diese Antarktis-Expedition.
Byrd hatte den Südpol 1929 fast überflogen.
Im Jahre 1938 wurde dann eine deutsche Antarktis-Expedition mit einem Flugzeugträger (Katapultschiff), welcher den Namen Schwabenland trug, durchgeführt, der dem dort erschlossenen Land den Namen gab: NEUSCHWABENLAND.

Dieses Schiff konnte mit Hilfe von Dampfkatapulten 10 t schwere Flugzeuge in die Luft befördern.

Diese fortschrittliche Technik hat 1934 bereits von der Lufthansa für den Postverkehr mit Südamerika Verwendung gefunden.

Im Herbst 1938 ist die Schwabenland in Hamburger Werften für eine Expedition antarktistauglich gemacht worden. Das allein verschlang die enorme Summe von 1 Mio. Reichsmark.

Die Schwabenland verließ den Hafen von Hamburg am 17.12.1938 und erreichte das Ziel, die Antarktis am 19.01.1939 bei 4° 15' W und 69° 10' S.

Streckenkarte der Schwabenland-Expedition 1938/1939 (Lufthansa-Archiv).

Wegkarte Antarktis Expedition 1938 / 39

Das Kommando dieser Expedition sollte Alfred Ritscher führen.
Diese Expedition sollte durch Flugerkundung, luftphotogrammetrische Aufnahmen und Flaggenabwurf deutsche Ansprüche auf antarktischen Besitz begründen.
Zu diesem Zweck wurde das Flugzeugmutterschiff (Schwabenland) am Rande der Antarktis im südatlantischen Ozean stationiert und durch Flüge ein über 600.000km² großes Gebiet erkundet, welches dann als Neuschwabenland gekennzeichnet wurde.
Die beiden Flugboote '*Boreas*' und '*Passat*' überflogen mehrere Male das Gebiet.

Flugboot 'Boreas'

Sie dokumentierten dieses mit über 11.000 Fotografien, die heute noch existieren.
Diese Fotografien wurden mit Zeiss Reihenkameras RMM 38 gemacht.

Es wurden Gebirge mit Gipfeln über 4000m Höhe und riesige eisfreie Flächen entdeckt, die mit Namen wie '*Wohltat-Massiv*' und '*Muehlig-Hoffmann-Gebirge*' bezeichnet wurden oder das '*Ritscher-Land*' das den Namen des Führer dieser Expedition, Alfred Ritscher bekam.
Es wurde von einer noch erstaunlicheren Landschaft berichtet, die auf halbem Wege zwischen dem Wohltat-Massiv und den Eisklippen der Küste entdeckt wurde.
Es war ein tiefliegendes, hügeliges Gebiet mit vielen Seen, das völlig schnee- und eisfrei ist.

Die Seen wurden nach einem der Flugkapitäne '*Schirmacher-Seen*' genannt.

Die Schirmacherseenplatte

Überall im Gebiet von Neuschwabenland wurden Reichsfahnen aus Metall abgeworfen und Steckflaggen an der Nordküste gesetzt.

Karte der abgeworfenen Flaggen

Gesamtkarte der Antarktis und deren erkundeten Gebiete

Nach dem damaligen Völkerrecht, welches heute noch mit einer kleinen Ausnahme gilt, war und ist dies ein legaler und gültiger Vorgang.
Diese kleine Ausnahme sagt, daß heute nach internationalem Recht keine Gebietsansprüche in der Antarktis geltend gemacht werden können.
Die Antarktis war zu geringen Teilen unter anderen Staaten aufgeteilt, es lebte dort keine Menschenseele und durch die Erforschung und die Abwürfe der Fahnen hat das deutsche Reich dort Handlungsfähigkeit bewiesen.
Dadurch wurde eine völkerrechtliche wirksame Inbesitznahme begründet.
Zu vergleichen mit der USA und dem Mond.

Die Inbesitznahme von Neuschwabenland wird heute in Deutschland von offiziellen Seiten geleugnet. Hier der Wortlaut einer Stellungnahme des Auswärtigen Amtes auf eine entsprechende Anfrage (1993):

Das frühe deutsche Reich hat Gebietsansprüche in der Antarktis nicht erhoben, und zwar auch nicht in Bezug auf das von der deutschen Antarktis-Expedition 1938/39 entdeckte Gebiet Neu-Schwabenland. Einer norwegischen Erklärung vom 14. Januar mit der ein größeres Gebiet in der Antarktis unter Einbeziehung von Neuschwabenland in Anspruch genommen wurde, hat die Reichsregierung am 23. Januar 1939 widersprochen und sich 'bezüglich des Gebietes die volle Handlungsfreiheit vorbehalten, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechts ergibt'.

Konkrete Ansprüche auf das fragliche Gebiet hat das deutsche Reich allerdings weder damals noch später erhoben.
'Die Bundesregierung hat lediglich im Jahre 1952 das auf die Tatsache der Entdeckung gestützte Recht zur geographischen Namengebung für Neuschwabenland ausgeübt'.

Aber was wollte dann das deutsche Reich mit ihren Flaggenabwürfen während der Antarktis-Expedition bezwecken, wenn nicht eine Inbesitznahme des antarktischen Gebietes?
Denn berufend auf das Völkerrecht wäre dies eine regulärer Anspruch auf Neuschwabenland.

Zeitgleich mit dem Aufenthalt der deutschen Expeditionsgruppe in Neuschwabenland beanspruchte Norwegen das Koenigin-Maud-Land, also den Teil der Antarktis in dem auch Neuschwabenland liegt, durch eine königliche Resolution am 14.01.1939 für sich.
Das Reichsaußenministerium unterrichtete daraufhin den norwegischen Gesandten in Berlin, daß die deutsche Regierung diese Besitzergreifung nicht anerkennen könnten.
Norwegen führte als Beleg für seine Rechte auf das Koenigin-Maud-Land dessen Entdeckung und Erforschung an.
Entdeckung und Erforschung eines Gebietes sichern dem Entdeckerstaat aber nicht für immer, sondern nur für einen kurzen Zeitraum die Erwerbsrechte zu.
Der entdeckte Staat kann demnach jeden Versuch eines anderen Staates, dieses Land zu vereinnahmen, abwehren.
Macht er dies nicht, verfällt der Gebietsanspruch des Entdeckerstaates.
Da Norwegen nicht gegen das Ausbringen deutscher Hoheitszeichen auf dem von ihm beanspruchten Gebiet eingeschritten war, hat es die Entdeckungen und Erforschungen abgeleiteten Rechte zumindest für Neuschwabenland verwirkt.

Laut alten reichsdeutschen U-Bootkarten besteht die Antarktis aus zwei Teilkontinenten.
Durch Tauchgänge jener U-Boote wurde dies während des Zweiten Weltkriegs herausgefunden.
Was mit dem Walter-Antrieb kein Problem war.
Der nach Prof. Walter benannte Walter-Antrieb wurde schon ab 1933 entwickelt.
Das erste Versuchsboot V 80 erreichte schon bei der ersten Probefahrt eine Unterwassergeschwindigkeit von 26 kn, also fast 50 km/h, und übertraf damit die damals bis 9 kn übliche U-Bootgeschwindigkeit erheblich.
Die Front war in Eiform beschaffen, wodurch das Wasser spiralförmig um die U-Boote gewendet wurde.
Der untere Teil dieser Boote hatte die Form einer stehenden Acht, der Antrieb erfolgte mit Wasserstoffperoxid.
Großadmiral Dönitz erklärte zu diesen Booten:
'Durch diese Typen war die Überlegenheit, die die (feindliche) Abwehr dem U-Boot gegenüber seit 1943 gewonnen hatte und die im wesentlichen auf der Überwasserortung mit Hilfe kürzester Wellen beruhte, ausgeschaltet.
Das U-Boot blieb, für die Ortung nicht feststellbar, unter Wasser, operierte in schützender Tiefe und griff auch nur aus ihr heraus an'.

Ebenfalls ermöglichte dieser sogenannte Walter-Schnorchel längere Strecken ohne auftauchen zu bewältigen.

An advanced submarine schnorkel. With this device German U-Boats overcame the necessity for surfacing to recharge their batteries. Raised above the surface by a telescoping tube, the schnorkel provided an outlet for exhaust gases and an inlet for fresh air. At first, allied radar was able to pick up the small schnorkel "blip" but German scientists countered with an anti-radar coating which appears on this model (a principle similar to that used by the U.S. B-2 bomber). The U-Boats again became invisible. While this advance was of great importance it was the development of the "Electro Boat" and the Walter motor, powered by hydrogen peroxide, which gave the German U-Boat a range of 30,000 miles or more, greatly increased speed and other capabilities far in advance of Allied submarines of the 1940's and 1950's (courtesy of U.S. Navy Archives).

Der Walter-Schnorchel

Die beiden Soldaten Siewert und Wehrend waren beide Teilnehmer der Antarktisexpedition im Jahre 1938/39.
Sie berichteten, daß sie auch noch nach der Beendigung der Expedition, also im Frühjahr 1939 weiterhin auf dem Schiff 'Schwabenland' Dienst machten und ihr Schiff im vierteljährlichen Rhythmus zwischen Neuschwabenland und Heimathafen pausenlos pendelte um Ausrüstungsgegenstände und ganze Bergbaueinrichtungen in die Antarktis zu befördern.
Dazu gehörten auch Gleisanlagen und Loren, aber auch eine riesige Fräse, um Tunnelsysteme ins Eis bohren zu können.

Auf offizieller Seite wird berichtet, daß es keine reichsdeutschen U-Boote gibt, über deren Verbleib man auf alliierter Seite nichts wüßte.
Es existieren sehr viele Berichte über Absetzung von reichsdeutschen U-Booten und deren Besatzungen, während und nach dem Krieg, nach Südamerika, Nordamerika und auch die Arktis und Antarktis.
Daß man hierzulande noch nicht so viel darüber gehört hat, liegt einzig und allein daran, daß fast alle Unterlagen sämtlicher Kommandobehörden, Stäbe, Flottillen und U-Boote, nach dem 2. Weltkrieg in die Hände der Alliierten (speziell England) fielen und sich zum großen Teil noch dort befinden.

Dennoch bleiben hunderte von U-Booten, die offiziell ausliefen, aber nicht versenkt wurden oder in Gefangenschaft gerieten, wie vom Erdboden verschluckt. Ebenso könnte es sich mit vielen erfolgreichen Ingenieuren, Wissenschaftlern, Medizinern und Technikern zugetragen haben, welche sicher nicht alle den Alliierten in die Hände fielen.

Eine der bemerkenswertesten Aussagen zur Expedition '*Neuschwabenland*' kam von Admiral Karl Dönitz, dem Oberkommandierenden der deutschen Marine und schließlich Hitlers Nachfolger, als er sagte:
'*Die deutsche U-Boot Flotte ist stolz darauf, daß sie für den Führer in einem anderen Teil der Welt ein Shangri-La gebaut hat, eine uneinnehmbare Festung.*'

Obwohl die Briten die Drake Passage an der südlichen Spitze Südamerikas schützten, blieben Neuschwabenland und seine Küstenlinie von den Alliierten unberührt.

Echolot-Messungen der Schwabenland und ausgedehnte Erforschungen mit U-Booten in der Gegend ergaben, daß ein unterseeischer Graben vor Neuschwabenland bis zum anderen Ende des Kontinents verläuft.
Man fand heraus, daß der Graben vulkanischen Ursprungs ist.
Als die deutschen Forscher ihm folgten entdeckten sie warme Seen, Höhlen, Gletscherspalten und Eistunnel.

Verlauf des Grabens

Die Theorie, daß sich eine Elite aus dem 3. Reich anhand modernster Technologie (U-Boote, ...) in die Antarktis abgesetzt hat, wird noch erhärtet wenn man die Bemühungen der Alliierten betrachtet, welche durch die Operation Highjump in Neuschwabenland landen wollten.
Schaut man sich die offizielle Erklärungen zu dieser Operation an so heißt es einmal Material- und Mannschaftserprobung unter polaren Voraussetzungen, oder die von Dr. Paul A. Siple vermutete tiefgreifende Veränderung der Schelfeisküste in der Bay of Whales (Ross Sea) festzustellen. Inoffiziellen Berichten zufolge hieß der Leiter der Operation Admiral Richard E. Byrd.
Derselbe Byrd der 9 Jahre zuvor noch einen Antarktis-Vortrag in Hamburg hielt.

Im Winter 1946/47 unternahm die US-Navy eine Expedition in die Antarktis.
Diese Operation sah vor, daß der Expeditionskonvoi, bestehend aus Schiffen und Flugzeugen, sich in drei Gruppen teilte.
Byrds sogenannte Mittelgruppe sollte die Scott-Inseln ansteuern und in Little America eine Basisstation samt Flugfeld errichten, damit man von dort aus Erkundungsflüge in das Innere der Antarktis unternehmen konnte.
Während dessen Hatte die Ost- bzw. die Westgruppe die Aufgabe die antarktische Küste zu erkunden. Es war der 21.01.1947, als der Expeditionskonvoi die Antarktis erreichte und die Männer an Bord ihrer Schiffe mit ihrer Arbeit begannen.
Am 13. Februar war man soweit, bei der Byrd-Gruppe, um die Flüge ins Landesinnere zu starten.
Aber schon 3 Wochen später, am 03.03.1947, ordnete Admiral Byrd den Rückzug an, weil mehrere Flugzeuge spurlos verschwunden waren.
Der Rückzug erfolgte derart überhastet, daß neun Flugzeuge im ewigen Eis zurückgelassen wurden.

An der Operation Highjump waren 13 amerikanische Schiffe beteiligt, darunter Flugzeugträger, Zerstörer, Eisbrecher, ein U-Boot und 15 schwere Transportflugzeuge und Fernaufklärer und 4000 Mann.
Einer der Piloten hieß Leutnant D. Bunger.

Er sah als erster das, was heute seinen Namen trägt: Die Bunger-Oase.
Sie gilt als eine der eigentümlichsten und schönsten Landschaft der Antarktis.
Sie ist für polare Verhältnisse ungewöhnlich schwer zugängig.
Obwohl sie von der Küstenlinie nicht allzu weit entfernt liegt und mit fast 200 km^2 Fläche eigentlich nicht übersehen werden kann, entdeckten sie die Amerikaner erst während der 'Byrd-Expedition'.
Die Bunger-Oase ist eisfrei und weist durch eine erhöhte Strahlungsbilanz des freiliegenden Gesteins im Vergleich zur Umgebung ein sehr mildes Mikroklima auf.
Sie hat mehrere Süßwasserseen die oft das 'Südliche' farbenfroh reflektieren.

Admiral Byrd nimmt zu der strategischen Wichtigkeit der Pole Stellung, denen er enorme Bedeutung zumißt.
Er hob die Notwendigkeit hervor 'in Alarmzustand und Wachsamkeit entlang des gesamten Eisgürtels, der das letzte Bollwerk gegen eine Invasion sei' zu bleiben, '..das Überleben der Menschheit wie das der militärischen Wissenschaft befinden sich augenblicklich in einer lebenswichtigen Phase der Entwicklung..'.

Da stellen sich aber erneut viele Fragen.
Wenn es kein militärisches Interesse an Neuschwabenland gab wieso benötigte Byrd Zerstörer und Flugzeugträger mit fünfzehn schweren Transportflugzeugen?
Sicher nicht für das Equipment.
Anderen Quellen nach sollen bei Highjump mehrere Länder wie England, Norwegen, Rußland und Kanada mit Schiffen dabei gewesen sein.
Wieso wurde die Expedition mit reichlich Verlust auf Seiten der Alliierten, schon nach 2 Wochen und nicht wie vereinbart nach 3 Monaten, frühzeitig beendet?
Wieso wurde laut Flugkarten des Admiral Byrd bei seiner Expedition am Südpol, Neuschwabenland als einziger Flecken der Antarktis unbehelligt gelassen?
Wieso erfolgte im September des Jahres 1979 und am 5. März des Jahres 1986, Atomtests und darüber hinaus im norwegischen Sektor der Antarktis?

Byrds Flugrouten

Es folgt nun eine Liste der Mitglieder der Expedition – Neuschwabenland 1938/39

Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

Expeditionsleiter Kapitän: Alfred Ritscher
Kapitän des Schiffes: Alfred Kottas, DLH
Eislotse Kapitän: Otto Kraul
Schiffsarzt: Dr. Josef Bludau, NDL
Flugkapitän: Rudolf Mayr, Fuehrer der Dornier-Wales 'Passat', DLH
Flugzeugmechaniker: Franz Preuschoff, DLH
Flugfunker: Herbert Ruhnke, DLH
Luftbildner: Max Bundermann, Hansa Luftbild G.m.b.H.
Flugkapitän: Richardheinrich Schirmacher, Fuehrer der Dornier-Wales 'Boreas', DLH
Flugzeugmechaniker: Kurt Loesener, DLH
Flugfunker: Erich Gruber, DLH
Luftbildner: Siegfried Sauter, Hansa Luftbild G.m.b.H.
I. Meteorologe: Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte, Hamburg
II. Meteorologe: Studienassessor Heinz Lange, R.F.W., Berlin
Techn. Assistent: Walter Krueger, R.F.W., Berlin
Techn. Assistent: Wilhelm Gockel, Marineobservatorium Wilhelmshaven
Biologe: Studienref. Erich Barkley, Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung)
Geophysiker: cand. Geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut, Leipzig
Geograph: Dr. Ernst Herrmann
Ozeanograph: cand. Phil. Karl-Heinz Paulsen
I. Offizier: Herbert Amelang
II. Offizier: Karl-Heinz Roebke
III. Offizier: Hans Werner Viereck
IV. Offizier: Vincenz Grisar
Schiffsfunkleiter: Erich Harmsen
Schiffsfunkoffizier: Kurt Bojahr
Schiffsfunkoffizier: Ludwig Muellmerstadt
Leitender Ingenieur: Karl Uhlig
II. Ingenieur: Robert Schulz
III. Ingenieur: Henry Maas

IV. Ingenieur: Edgar Gaeng
IV. Ingenieur: Hans Nielsen
Ing. Assistent: Johann Frey
Ing. Assistent: Georg Jelschen
Ing. Assistent: Heinz Siewert
Elektriker: Elektro-Ing. Herbert Bruns
Elektriker: Karl-Heinz Bode
Werkmeister: Herbert Bolle, DLH
Katapultführer: Wilhelm Hartmann, DLH
Lagerhalter: Alfred Ruecker, DLH
Flugmechaniker: Franz Weiland, DLH
Flugmechaniker: Axel Mylius, DLH
Flugmechaniker: Wilhelm Lender, DLH
Bootsmann: Willy Stein
I. Zimmermann: Richard Wehrend
II. Zimmermann: Alfons Schaefer
Matrose: Heinz Hoek
Matrose: Juergen Ulpts
Matrose: Albert Weber
Matrose: Adolf Kunze
Matrose: Karl Hedden
Matrose: Eugen Klenk
Matrose: Fritz Jedamezyk
Matrose: Emil Brandt
Matrose: Kurt Ohnemueller
Leichtmatrose: Alfred Peters
Decksjunge: Alex Burtscheid

Quellenverzeichnis:

Deutsche Forscher im Südpolarmeer, Safari-Verlag
Einblicke in die Innere Erde, CTT-Verlag, Heiner Gehring
Die Innere Erde Eine Übersicht, CTT-Verlag, Heiner Gehring
Ausblicke auf die Innere Erde, CTT-Verlag, Heiner Gehring
Deutsche Flugscheiben und U-Boote überwachen die Weltmeere 1+2, Gesellschaft für politisch-philosophische Studien e.V., O. Bergmann
Das schwarze Reich, Heyne Verlag, E. R. Carmin
Der Schatten des Dalai Lama, Patmos, Victor und Victoria Trimondi
Montauk V - Die Schwarze Sonne, Michaelsverlag, Peter Moon
Arktos - Das Buch der hohlen Erde, Edition neue Perspektiven, Joscelyn Godwin
Das Vermaechtnis des Messias, Bastei Luebbe, Michael Baigent, Richard Leigh und Henry Lincoln

Der heilige Gral und seine Erben, Bastei Luebbe, Michael Baigent, Richard Leigh und Henry Lincoln
Die Legende von Atlantis, Multi Media Agency, Elia the Prophet
Der Armstrong-Report, G. Reichel Verlag, Virgil Armstrong
Tibet auf geheimnisvollen Pfaden.....I+II, Edition neue Perspektiven, Theodor Illion
Die dunkle Seite des Mondes I+II, Edition Pandora, Brad Harris
Unternehmen Aldebaran, Ewertverlag, Jan van Helsing
Mystische Stätten, Time-Life
ZeitenSchrift, mehrere Ausgaben
Interview mit Virgil Armstrong, Frank E. Stranges und John Hurtak
[http://www.hi-story.de]
Kartenmaterial der Deutschen für die Operation Neuschwabenland
http://argus888.blogspot.com/2012/03/blog-post_9039.html
Das 'Blaue Heft'
http://www.base211.ru/_bs/imgs/img_ikgy5hr5cxju5.jpg

Sowie etliche andere Berichte aus dem Internet

https://youtu.be/QgNV_qRGHZI

Gilbert Sternhoff - 2016 - Die Übernahme der Welt durch die Dritte Macht
https://media.8ch.net/pdfs/src/1447412238898-0.pdf
- Die Dritte Macht
https://media.8ch.net/pdfs/src/1447412031062-0.pdf Besonders das erste Buch '2016 - Die Übernahme der Welt durch die Dritte Macht' ist seltener im Netz zu finden

http://kunstmuseum-hamburg.de/category/deutsche-antarktische-expedition/